



## ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA GEMİ SİCİLİ KAVRAMI: ELVERİŞLİ BAYRAKLARLA MÜCADELE BOYUTU\*

*THE CONCEPT OF SHIP REGISTRY IN INTERNATIONAL MARITIME LAW:  
THE DIMENSION OF COMBATING FLAGS OF CONVENIENCE*

Dr. Öğr. Üyesi Tacettin Çalık\*\*

### ÖZ

Günümüzde, dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Teknolojideki ilerlemeler, “uzaklık” kavramının anlamını değiştirmiş, deniz aşırı yatırımlar artmış ve deniz ticaretinin hacmi sürekli olarak büyümüştür. Bu bağlamda, deniz ticaretinin temel unsurları olan gemilerin etkin bir şekilde denetlenmesi büyük bir öneme sahiptir. Çünkü yeterince denetlenmeyen gemiler, deniz kirliliğine ve deniz ekosistemlerindeki canlı türlerin kaybına neden olabilir. Bu durum, sadece deniz ticaretiyle uğraşanları değil, aynı zamanda gemilerin seyrettiği denizlerin gerçek sahipleri olan tüm insanları ilgilendiren bir sorun haline gelmiştir. Bu sorunlarla mücadelede en büyük sorumluluk, geminin siciline kayıtlı olduğu bayrak devletlerine düşmektedir. Bu bakımdan son 50 yılda yaygın bir şekilde kullanılan ve uluslararası deniz ticaretinin geleceğini tehdit eden elverişli bayraklar ile mücadele, uluslararası toplum açısından büyük bir önem taşımaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** •Gemi Sicili •Ulusal Gemi Sicilleri •Elverişli Bayrak •Açık Gemi Sicilleri •1986 Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescil Şartlarına İlişkin Sözleşme

\* Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 13.12.2023 / Kabul Tarihi: 14.05.2024.

#### Beyanlar

Telif Hakkı: Makalenin her türlü yayın, basım, çoğaltma ve dağıtım hakkı, DEHUKAMDER'e (Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi) aittir. Makalenin bilimsel, etik ve hukuki sorumluluğu yazarlara aittir.

Etik Beyanı: Yazar/yazarlar, bu çalışmanın/makalenin hazırlanması aşamasında etik kurallara uygun olduğunu beyan ederler.

Çatışma Beyanı: Yazar/yazarlar işbu çalışma hazırlanırken, herhangi bir çıkar çatışmasının bulunmadığını beyan eder.

Varsa Destek ve Teşekkür Beyanı: Bulunmamaktadır.

\*\* Dr. Öğretim Üyesi, Pamukkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Başkanı (tcalik@pau.edu.tr) (ORCID ID: 0000-0001-7096-9851).



## ABSTRACT

Today, approximately 90% of world trade is carried out over the seas. Advances in technology have changed the meaning of the concept of “distance”, overseas investments have increased and the volume of maritime trade has constantly grown. In this context, effective inspection of ships, which are the basic elements of maritime trade, is of great importance. Because inadequately inspected ships can cause marine pollution and loss of living species in marine ecosystems. This situation has become a problem that concerns not only those engaged in maritime trade, but also all people who are the real owners of the seas where the ships sail. The greatest responsibility in combating these problems falls on the flag states where the ship is registered. In this regard, the fight against flags of convenience, which have been widely used in the last 50 years and threaten the future of international maritime trade, is of great importance for the international community.

**Key Words:** •Ship Registry •National Ship Registries •Flag of Convenience •Open Ship Registries •1986 United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships

## GİRİŞ

Dünya ticaretinin yüzde 90’lık bir kısmının denizler üzerinden gerçekleştirildiği göz önünde bulundurulduğunda, uluslararası hukuk bakımından bayrak devleti kavramı ve bayrak devletin yargı yetkisi büyük önem arz etmektedir. Bayrak devleti, bir geminin uyrukluğuna tabi olduğu, bayrağını taşıdığı ve münhasır egemenliği altında bulunduğu devlettir. Bayrak devleti ile ilişkili en temel kavramlardan birisi gemi ile bayrak devleti arasında hukuki bağın kurulmasını sağlayan gemi sicilidir. Gemilerin bir devletin bayrağını taşıyabilmesi ve o devletin uyrukluğuna sahip olabilmesi için mutlaka o devletin gemi siciline tescil olması gerekir. Ayrıca gemilerin açık denizlerde seyredebilmesi ve başka bir devletin limanına demirleyebilmesi için, mutlaka bir devletin gemi siciline tescil edilmelidir. Her geminin yalnızca bir devletin gemi siciline kayıtlı olması gerekir. Bu ilkenin bir sonucu olarak gemiler birden fazla devletin gemi siciline kaydolamaz ve bayrağını taşıyamaz. Birden fazla devletin bayrağını taşıyan ve yerine göre istediği bayrağı kullanan gemiler uyruksuz bir gemi kabul edilir ve tüm devletlerin bu gemiler üzerinde yargı yetkisi doğar.

Gemilerin tescili hususundaki temel ilkelere birisi de gemi ile geminin siciline kaydedildiği bayrak devleti arasında gerçek bir bağın olmasıdır. Son 50 yılda yaygın bir şekilde kullanılmaya başlayan elverişli bayrak uygulamaları gemi ile bayrak devleti arasında gerçek bir bağın kurulmasına engel olan ve gemiler üzerinde denetim mekanizmasının ortadan kalkmasına neden olan bir fenomendir. Özellikle gemi sahiplerinin, vergi avantajları, düşük maliyetler ve hukuki düzenlemelerden kaçınma gibi nedenlerle elverişli bayrakları tercih



etmeleri, denizcilik sektöründe denetim ve düzenleme eksikliklerine yol açarak çeşitli zorlukları beraberinde getirmektedir.

Dünya genelinde denizcilik sektöründe yaşanan hızlı gelişmeler, gemilerin bayrak devletlerinden uzak bölgelere seferler düzenlemesi ve bayrak devletlerinin gemi sahiplerine etkin bir şekilde yaptırım uygulamaması gibi faktörler, gemiler üzerinde etkin denetimlerin sağlanmasını zorlaştırmaktadır. Ayrıca, artan ekonomik ve siyasi baskılar, gemi sayılarında ve tonajlarda yaşanan aşırı artış, limanlardaki trafiğin deniz taşımacılığında yaşanan genişleme gibi etkenler, bayrak devletlerinin bayrağını taşıyan gemiler üzerinde sahip oldukları denetim yetkilerini giderek kaybetmelerine yol açmaktadır. Bu durum, gerçek bir bağ bulunmayan elverişli bayrak devletlerinin yaygınlaşmasına ve bu bayrakların dünya gemi tonajının önemli bir kısmını kontrol etmelerine neden olmaktadır. UNCTAD'ın 2021 raporları, gemi sahiplerinin uyrukluklarını taşıdığı devletlerle gemilerin bayraklarını taşıdığı devletler arasındaki belirgin farklılıkları ortaya koymuş ve dünya deniz ticaretinde kullanılan gemilerin büyük bir bölümünün elverişli bayraklar altında seyrettiğini vurgulamıştır. Gemi sahiplerinin ulusal gemi sicillerinden elverişli bayraklara geçişinin hızlanması bu sorunun irdelenmesi ve bu sorunla mücadele edilmesi gereksinimini doğurmuştur. Bu bakımdan çalışmamızda öncelikle gemi sicili kavramının ortaya çıkış süreci ele alındıktan sonra, gemi siciline tescil hususu detaylı bir şekilde irdelenecektir. Bu kısımda özellikle önemli geleneksel denizci devletlerin çabasıyla imzalanan fakat halen yürürlüğe girmeyen 1986 BM Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nin hükümleri göz önünde bulundurulacaktır. Son olarak uluslararası hukukta kullanılan gemi sicili türlerine kısaca değindikten sonra, açık gemi sicili olarak da adlandırılan elverişli bayrakların temel özellikleri ve bu uygulamalar ile nasıl mücadele edileceği hususları kapsamlı bir şekilde irdelenecektir.

## I. GEMİ SİCİLİNİN TANIMI

Uluslararası hukukta açık deniz serbestisinin kullanılmasını sağlamak için bayrak devletleri yetkilendirilmiştir. Bu doğrultuda, her devlet, kendi vatandaşlığına sahip olan ve bayrağını taşıyan ticaret gemilerinin ayrıntılarının girildiği bir sicil tutabilir<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Richard Coles ve Edward Watt, *Ship Registration: Law and Practice* (B. 2, Routledge 2009) 3; Olena Ptashenchuk, 'The Concept Of "Genuine Link" In The International Maritime Law' (Kyiv University of Law at the National Academy of Sciences of Ukraine 2013) para 3.



İşte bu sicile, “*gemi sicili*” denir. Ayrıca gemi sicilini, “*belli nitelikleri taşıyan gemilerin hem fiziksel hem de hukuksal durumlarını belirten, böylece bu bilgilerin alenileşmesini sağlayan resmi bir sicil*” olarak tanımlamak mümkündür<sup>2</sup>. Bir başka tanım da gemi sicili “*gemilere ilişkin tazyidatlar, şerhler, itirazlar ile tabiiyet ve isimlerini belirleyen bir resmî sicil*” olarak tanımlanmıştır<sup>3</sup>. Yine bir diğer tanıma göre gemi sicili; geminin adı, sicil numarası, kayıt yeri, sahibi, sahiplerinin uyruklığı gibi bilgilerinin kaydedildiği resmi sicil veya sicilleri ifade eder<sup>4</sup>. Bu bilgiler ışığında gemi sicili, en temelde bir ticaret gemisinin uyruklığının belirlenmesini sağlayan, geminin adı, sahipleri, sahiplerinin uyruklığı, bağlama limanı gibi temel özelliklerinin yanı sıra geminin üzerinde kurulan gemi rehni, haciz gibi özel durumları gösteren ve aleniyeti sağlayan resmi sicildir.

Gemi sicilini tutan devletlere ise “*tescil devleti*” denir. Diğer bir tanıma göre tescil devleti, “*bir geminin gemi siciline kayıtlı olduğu devlet*”tir<sup>5</sup>. Gemiler bakımından kural olarak tescil devleti, aynı zamanda bayrak devletidir. Çünkü gemiler, bir devletteki gemi siciline tescil olduktan sonra, o devletin bayrağını taşımaya hak kazanırlar. Gemi siciline kaydedilen ticaret gemileri, tescil devletinin bayrağını taşıyarak, o devletin gemi siciline kayıtlı olduğunu ve uyruklüğünü taşıdığını gösterir.

## II. GEMİ SİCİLİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ<sup>6</sup>

Ulusal gemi sicili uygulamaları, Roma İmparatorluk Hukukuna dayanmaktadır. Daha sonra Orta Çağ İtalya’sının Şehir Devletlerinde yaygın bir uygulama olarak görülmektedir<sup>7</sup>. Orta Çağ boyunca hem gemilerin hem de seyrüseferlerinin sınırlı yetenekleri ve geniş kapsamlı uluslararası ticaretin olmaması nedeniyle, limanlarına giren ve çıkan gemilerin devletler tarafından yargılanması veya kontrolüne ilişkin bir gereklilik doğmamıştır. Gemileri düzenlemeye yönelik ilk

<sup>2</sup> Orkun Burak Öztürk, ‘Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma’ (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2015) 120.

<sup>3</sup> Hayrettin Kurt, ‘Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun Değerlendirilmesi’ [2014] Ankara Barosu Dergisi 271, 274.

<sup>4</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 2. madde.

<sup>5</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 2. madde.

<sup>6</sup> Bu başlık altında yalnızca gemi sicilinin ilk uygulamalarına değinilmiş olup, gemi sicili türlerinin tarihsel gelişimine “*Elverişli Bayrakların Ortaya Çıkış Süreci*” başlığı altında detaylı olarak değinilecektir.

<sup>7</sup> Aydoğan Özman, *Deniz Hukuku*, vol I (B. 1, Turhan Kitabevi 2006) 188.



girişimler, tasarım, yapım, ekipman veya güvenli seyir gerekliliklerinden ziyade gümrük vergileri, kargo taşımacılığı ve uyrukluk üzerine odaklanmış<sup>8</sup>; gemiler özellikle geminin adı, sahibinin adı ve tonajı ile tescil edilmiş ve bu tür konulardaki hileler geminin müsaderesine yol açmıştır<sup>9</sup>. İlerleyen süreçlerde İngiltere’de ilk defa 1660 yılında II. Charles tarafından çıkarılan Seyrüsefer Kanunu’nda ve 17. ve 18. yüzyıl boyunca yürürlükte olan Seyrüsefer Kanunları’nda gemi uyrukluğunun ve kimliğinin tespitine yönelik önemli gereksinimlere yer verilmiştir<sup>10</sup>. Bu gereklilikler, geminin adının ve kayıt limanının işaretlenmesi, mülkiyetin devri, yapım yerinin kanıtı, tonaj, kimlik kaydı ve kaptan değişikliklerini ve gemi enkazı durumunda geminin kimliğinin tartışılmaz bir kanıtını sağlamak için geminin ana kirişine oyulmuş benzersiz bir kayıt numarasının sağlanmasını kapsamaktadır. Tüm bu gereksinimler, ilk kez İngiltere’de tescil dahil tüm taşıma konularından sorumlu bir Merkezi Hükümet İdaresi kuran 1850 Deniz Ticareti Yasası’nda büyük bir konsolidasyona tabi tutulmuştur<sup>11</sup>.

Tarihsel olarak, hiçbir zaman gemi tescili için uluslararası bir standart olmamıştır. Her ne kadar 1982 BMDHS’de gemilerin tescil edilmesine ilişkin önemli bir yükümlülük getirilmiş olsa da gemilerin tescil sürecine ilişkin detaylı düzenlemeler içeren yürürlüğe girmiş bağlayıcı bir uluslararası sözleşme bulunmamaktadır. Ancak 1970’lerde açık gemi sicillerinin veya “*elverişli bayraklar*”ın çoğalmasıyla ilgili endişeler nedeniyle, BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı himayesinde gerçekleştirilen Gemilerin Tescili Hakkında Birleşmiş Milletler Konferansı 1984 yılında toplanmış ve 1986 yılında BM Gemilerin Tescil Şartlarına İlişkin Sözleşme imzalanmıştır<sup>12</sup>. 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi, gerçek bağ, mülkiyet, yönetim, tescil, hesap verebilirlik ve bayrak devletinin rolüne yapılan atıflar dahil olmak üzere, gemilerin ulusal bir sicile kaydı için uluslararası standartlar belirlemesine rağmen, yürürlüğe girmediği için bağlayıcılık taşımamaktadır.

<sup>8</sup> John NK Mansell, *Flag State Responsibility* (Berlin Heidelberg 2009) 37.

<sup>9</sup> Coles ve Watt (n 1) 4.

<sup>10</sup> Mansell (n 8) 26.

<sup>11</sup> ibid.

<sup>12</sup> ibid 29; Malcolm N Shaw, *Uluslararası Hukuk* (İbrahim Kaya ed, Yücel Acer ve diğerleri çevr, B. 8, Türkiye Bilimler Akademisi 2019) 435.



### III. GEMİ SİCİLİNE TESCİL

Tescil, bir gemiye ilişkin bilgilerin, gerektiğinde başvurulmak ve belirliliği sağlamak üzere, özel bir sicile kaydedilmesidir<sup>13</sup>. Diğer bir deyişle, bir devletin resmi sicillerine düşülen kaydı ifade eden tescil, gemiye uyrukluğunu sağlayan en önemli faktördür<sup>14</sup>. Genellikle bir gemiye ulusal karakter atfedilmesini sağlamak için kullanılan tescil kavramı, geminin özelliklerinin bir devletin kamu kayıtlarına girişi anlamına gelen işlemdir. Birçok uluslararası denizcilik sözleşmesi açısından, belirli bir devlette tescil, geminin o devletin uyrukluğuna sahip olduğunu kabul etmek için yeterli bir bağlantı faktörüdür<sup>15</sup>.

1982 BMDHS'nin 91. maddesinde devletlerin, gemilere tabiiyet verilmesi ve bu gemilerin tescil edilmesi ve bayrağını taşıma hakkının verilmesi için gerekli şartları belirleme yetkisine sahip olduğu açık bir şekilde vurgulanmıştır. Dolayısıyla gemi siciline tescil şartlarını tespit yetkisi, her devletin kendi takdirine bırakılmıştır. Devletler, uluslararası hukuk kurallarını ve uluslararası hukuktan doğan yükümlülüklerini de göz önünde bulundurarak ulusal mevzuatları ile kendi menfaatleri doğrultusunda tescil şartlarını tespit edebileceklerdir.

Gemilerin bir gemi siciline tescili ve tescil edildiği devletin bayrağını taşıması zorunludur. Ancak gemi sahiplerinin kaydolacağı gemi sicilini seçme hakkı olduğu unutulmamalıdır. Bu yüzden bir geminin gemi siciline tescili, ancak gemi sahiplerinin tescil talebi ile mümkündür. Gemi sahiplerinin talebi olmaksızın gemiler, re'sen bir devletin gemi siciline kaydedilemez. Gemi sahipleri, gerekli şartları taşımak kaydıyla istediği devletin gemi siciline gemilerini tescil ettirebilirler.

Bayrak devleti, kendi bayrağını taşıyan gemiler için, bu devlet tarafından belirlenen bir şekilde muhafaza edilecek bir gemi sicili oluşturmalıdır. Bir devletin kanun ve diğer hukuki düzenlemelerine göre kendi bayrağını taşıma yetkisine sahip gemiler, bu gemi siciline, sahibi veya sahipleri ya da ulusal kanun ve diğer hukuki düzenlemelerin öngördüğü hallerde, çıplak gemi kiralayanı adına tescil edileceklerdir<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Özman (n 7) 188.

<sup>14</sup> Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku* (B. 7, Beta Basım AŞ 2021) 19.

<sup>15</sup> Coles ve Watt (n 1) 3.

<sup>16</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 11/1. maddesi.



1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 4. fıkrası uyarınca çıplak gemi kiralalarına ilişkin hükümler saklı kalmak kaydıyla hiçbir gemi, iki veya daha fazla devletin gemi siciline aynı anda kaydedilmeyecektir. Bu hükümde atıf yapılan çıplak gemi kiralalarına ilişkin hükümlere değinmekte fayda vardır. İlk olarak 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nde çıplak kiralama (bareboat charter) “*belirli bir süre boyunca bir geminin kiralınması hususunda, kiralayanın, kiralama süresi boyunca geminin kaptanını ve mürettebatını atama hakkı da dahil olmak üzere, geminin tam mülkiyetine ve kontrolüne sahip olduğu bir sözleşme*” olarak tanımlanmıştır<sup>17</sup>. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere çıplak kiralamanın varlığı halinde bir devlet, kendi kanun ve diğer hukuki düzenlemelerine uygun olarak, o devlette bir kiralayan tarafından kiralanan bir gemiye, o kira süresi boyunca tescil ve bayrağını çekme hakkı verebilecektir<sup>18</sup>. 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'ne taraf devletlerdeki gemi sahipleri veya gemi kiralayanlar, bu tür çıplak gemi kiralama faaliyetlerine girdiklerinde, bu Sözleşmede yer alan tescil koşullarına tam olarak uymak zorundadır<sup>19</sup>. Çıplak kiralanan gemiler, kiralayan adına gemi siciline tescil edilecek ve gemilerin uygunluk hedefine ulaşmak amacıyla, kiralayan kişi gemi sahibi olarak kabul edilecektir. Buna rağmen çıplak kiralama, belirli bir çıplak kiralama sözleşmesinde belirtilen haklar dışında, kiralayana kiralanan gemi üzerinde herhangi bir mülkiyet hakkı sağlamayacaktır<sup>20</sup>. Diğer taraftan bayrak devletleri, çıplak kiralanan ve bayrağını taşıyan bir geminin tam yetki ve kontrolüne tabi olmasını sağlama yükümlülüğü altındadır<sup>21</sup>. Bu yükümlülük, çıplak kiralanan gemi ile bayrak devleti arasında “*gerçek bir bağ*” kurulmasını hedeflemektedir. Ayrıca bir devlet, bir gemiyi gemi siciline kaydetmeden önce, varsa önceki sicilin silindiğinden emin olmalıdır<sup>22</sup>. Bir geminin çıplak kiralınması durumunda, tescili yapacak olan devlet, geminin eski bayrak devletinin bayrağını taşıma hakkının askıya alındığından emin olmalıdır. Hatta bu tür durumlarda

<sup>17</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 2. maddesi. Türk Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 4/j. maddesinde ise çıplak kiralama, “*bir ülke bayrağındaki geminin, bir donatan/işletici sorumluluğunda başka bir ülke bayrağına geçici bir süre ile geçmesini sağlayan, geminin giderinin kimin tarafından hangi ölçüde kiralınacağı özel anlaşmalara tabi olan kiralama*” şeklinde tanımlanmıştır. Türk Gemi Sicili Yönetmeliği'nin tam metni için bkz. <<https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=5692&MevzuatTertip=5>> s.e.t. 01.03.2022.

<sup>18</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 12/1. maddesi.

<sup>19</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 12/2. maddesi.

<sup>20</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 12/3. maddesi.

<sup>21</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 12/4. maddesi.

<sup>22</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 11/4. maddesi.



yeni tescil, geminin eski bayrak devleti kapsamındaki uyrukluğuna ilişkin olarak önceki tescilin askıya alındığını gösteren kanıtların ibraz edilmesi ve kayıtlı herhangi bir ipotek durumunun ayrıntılarını göstermesi üzerine gerçekleştirilmelidir<sup>23</sup>. Bu yükümlülük ise, bir geminin aynı anda iki ve daha fazla gemi siciline tescilinin önüne geçmeyi ve çıplak kiralama yoluyla gemi sahiplerinin birden fazla sicile kaydolarak yerine göre istediği devletin bayrağını kullanmasını engellemeyi hedeflemektedir.

## 1. Tescil Edilmesi Gereken Gemiler

Bir devlet tarafından bir gemi sahibine ve bir gemiye kendi ulusal bayrağını taşıma hakkının verilmesi, her durumda iki tespiti içermelidir. İlk olarak ulusal gemi siciline kaydedilmeye yetkili gemi sahipleri kategorilerinin belirlenmesi ve belirli bir başvuruyu yapan gemi sahibinin bu kategorilerden birine girip girmediğinin belirlenmesidir. İkincisi ise ulusal sicile kaydedilmeye hak kazanan gemi kategorilerinin belirlenmesi ve belirli bir geminin bu kategorilerden birine girip girmediğinin belirlenmesidir<sup>24</sup>. Uluslararası hukukta tek bir gemi tanımı olmadığı için ve gemiler tip, boyut, yaş, kullanım amacı gibi unsurlara göre çeşitli sınıflandırmalara tabi tutulabildiği için, her devlet kendi kanunlarına göre hangi gemi kategorilerinin gemi siciline tescil edilebileceğini belirleme hakkına sahiptir. Bu hak aynı zamanda bayrak devletine tescil edilecek bir geminin nasıl tanımlanacağını belirleme yükümlülüğü de getirmektedir<sup>25</sup>.

1982 BMDHS’de her devlete, küçük olmaları nedeniyle genel kabul görmüş uluslararası düzenlemelerde kapsam dışı bırakılan gemiler hariç, bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini içeren bir gemi sicili tutma yükümlülüğü yüklenmiştir. Görüldüğü üzere küçük olmaları nedeniyle genel kabul görmüş uluslararası düzenlemelerde kapsam dışı bırakılan ticaret

<sup>23</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 11/5. maddesi.

<sup>24</sup> Coles ve Watt (n 1) 15.

<sup>25</sup> Örneğin, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda “*Tescili Caiz Gemiler*” madde kenar başlıklı 956. maddede gemi siciline, “*Türk Bayrağını çekme hakkına sahip ticaret gemilerinin*” tescil olunacağı düzenlenmiştir. “*Tescili Zorunlu Gemiler*” madde kenar başlıklı 957. maddede ise “*Onsekiz gros tonilatoda ve daha büyük her ticaret gemisinin maliki, tescil isteminde bulunmak zorundadır.*” denilmekte, buradan 18 gros tonilatodun altındaki ticaret gemilerinin gemi siciline kaydolma zorunluluğu olmadığı anlaşılmaktadır. Fakat belirtmek gerekir ki, Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği’nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (b) bendinde “*tonaj sınırı aranmaksızın, yurt içinde inşa edilen gemiler, yatlar ve özel maksatlı, özel yapılı bütün gemiler*”in Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilmesi gerektiği vurgulanarak, geminin büyüklüğüne bakılmaksızın Türkiye sınırları içinde inşa edilen bütün gemi ve yatların Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne kaydolacağı ifade edilmiştir.





gemilerinin gemi siciline kaydedilme zorunluluğu yoktur. Burada genel kabul görmüş uluslararası düzenlemeler ifadesinin kapsamı IMO tarafından kabul edilen seyrüsefer ve gemi güvenliğine ve deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası sözleşmelerdir<sup>26</sup>. Belirtmek gerekir ki burada devletlere, çok küçük gemileri gemi sicilinin kapsamı dışında bırakmaları yönünde bir yükümlülük yüklenmemiştir. Yalnızca çok küçük gemilerin, bu sözleşmeler kapsamında tescilinin bir zorunluluk olmadığı vurgulanmıştır.

Uluslararası sözleşmelerin genellikle uygulanmaya başladığı temel ölçüte göre geleneksel eşik boyutunun uzunluğu 24 metrenin altında olan gemiler sıklıkla “küçük gemiler” olarak sınıflandırılmaktadır. Bu ölçümün tarihsel nedeni belirsiz olmakla birlikte, bu ölçüt özellikle 1969 Uluslararası Gemilerin Tonaj Ölçümü Sözleşmesi’nin bir sonucu olarak uluslararası alanda kabul edilmektedir. Bazı devletler, bir geminin tescil edilmesinin zorunlu olup olmadığı veya küçük gemiler için ayrı bir kategori veya sicilde olup olmadığı konusunda belirleyici kriter olarak uzunluktan ziyade tonajı seçer<sup>27</sup>. Birçok bayrak devleti, 24 metreden daha kısa teknelerin kaydını kolaylaştırmak ve böylece bu tür daha küçük ama yine de değerli gemilerin satın alınması için borç veren finansörlerin ihtiyaç duyduğu ipoteklerin tesciline izin vermek amacıyla, özellikle küçük gemiler için hizmet veren özel bir sicil imkânı sunmaktadır<sup>28</sup>.

1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi’nde yapılan gemi tanımında belli büyüklükte olmayan gemiler Sözleşme’nin kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu tanıma göre gemi, “500 gros kayıtlı tonun altındaki gemiler hariç olmak üzere, mal, yolcu veya her ikisinin taşınması için uluslararası deniz ticaretinde kullanılan kendi kendine hareket edebilen açık deniz gemileri” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımdan ve Sözleşme’nin kapsamını belirleyen 3. maddesinden, bu Sözleşme hükümlerinin yalnızca 500 gros tonun üzerindeki uluslararası deniz ticaretinde

<sup>26</sup> Örneğin, 1974 Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (1974 SOLAS), 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi, 1969 Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi, 1973 Petrolün Neden Olduğu Deniz Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (1973 MARPOL), 1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme (1969 CLC Sözleşmesi), 1972/1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazimini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (1971 FUND Sözleşmesi), 1990 Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İş Birliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme (1990 OPRC Sözleşmesi).

<sup>27</sup> Bkz. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 956. maddesi.

<sup>28</sup> Coles ve Watt (n 1) 26.



kullanılan ve kendi kendine hareket edebilen açık deniz gemileri için uygulanacağı anlaşılmaktadır.

Gemi sicillerine yalnızca ticaret gemileri ve ticari amaçla kullanılan devlet gemileri tescil edilir. Dolayısıyla savaş gemileri ve ticari amaçla kullanılmayan devlet hizmetinde bulunan gemilerin, gemi siciline tescili gerekmez<sup>29</sup>.

## 2. Tescil Edilmesi Gereken Hususlar

Tescil usulleri ve gemi siciline kaydedilebilecek hususların tespiti elbette her devletin ulusal mevzuatını ilgilendiren bir konudur<sup>30</sup>. Klasik olarak bu ayrıntılar,

<sup>29</sup> Bu doğrultuda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Tescili Caiz Olmayan Gemiler" kenar başlıklı 958. maddesi örnek verilebilir. Buna göre "Türk gemisi olmayan gemilerle, yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan Türk gemileri, donanmaya bağlı harp gemileri, yardımcı gemiler ve Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemiler Türk Gemi Siciline tescil olunamaz." denilmek suretiyle, hem savaş gemileri ve yardımcı savaş gemilerinin hem de kamu hizmetine tahsis edilmiş, ticari faaliyetlerde kullanılmayan devlet gemilerinin gemi siciline tescil olunmayacağı vurgulanmıştır. Belirtmek gerekir ki savaş gemileri gemi siciline kaydedilmemekle birlikte, devletler sahip oldukları savaş gemilerine ilişkin envanteri Deniz Kuvvetlerine bağlı sitelerde yayınlamak suretiyle diğer devletlerle paylaşmaktadır. Türkiye'nin savaş gemilerine ilişkin envanterine bkz. <<https://www.dzkk.tsk.tr/Destek/icerik/yavuz-sinifi>> s.e.t. 04.03.2022; ABD'nin savaş gemilerine ilişkin envanter için bkz. <<https://www.surfpac.navy.mil/Ships/By-Class/>> s.e.t. 04.03.2022.

<sup>30</sup> Örneğin, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda gemi tescilinin içeriğini düzenleyen 960. maddesinde gemi sahibinin tescil istemiyle birlikte şu hususları bildirmesi istenmiştir:

a) Geminin adı.

b) Türü ve yapımında kullanılmış olan esas malzeme.

c) Bağlama limanı.

d) Belirlenmesi mümkünse, yapıldığı yer ve kızaktan indiği yıl.

e) Resmî ölçme sonuçları ve makine gücü.

f) Geminin maliki;

1. Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, T.C. kimlik numarası, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili müdürlüğü ile sicil numarası.

2. Ticaret şirketi ise, şirketin türü, ticaret unvanı ve tescil olduğu ticaret sicili müdürlüğü ile sicil numarası.

3. Diğer tüzel kişilerden ise, adı ve merkezi.

4. Donatma iştiraki ise, tacir sıfatına sahip olduğu takdirde ticaret unvanı ile paydaş donatanların ad ve soyadları, varsa T.C. kimlik numarası ile gemi paylarının miktarı ve varsa gemi müdürünün adı ve soyadı ve T.C. kimlik numarası.

g) İktisap sebebi.

h) Türk Bayrağını çekme hakkına esas oluşturan sebepler.

i) Malikin, Türkiye'de yerleşim yeri veya ticari işletmesi yoksa, sicil müdürlüğüne gösterilen ve o bölgede oturan temsilcinin adı, soyadı, TC kimlik numarası ve adresi."



geminin boyutlarını ve tonajını, ana motorların tanımını ve kayıtlı gemi sahibinin adını ve adresini içerecektir. Bir tescil belgesinin ilk yasal şekli, 1784 tarihli Birleşik Krallık Denizcilik ve Seyrüsefer Yasası'nda yer almaktadır ve bu tescilde gemi sahibinin adı ve ikametgâhı, geminin adı, kaptanın adı, yapım tarihi ve yeri, direk ve güverte sayısı ve geminin ölçülen boyutları ve tonajı ile ilgili ayrıntılar yer almıştır<sup>31</sup>.

1982 BMDHS'nin 94. maddesinin 2-a. fıkrasında her devletin bayrağını taşıyan gemilerin isimlerini ve özelliklerini içeren bir gemi sicili bulundurması gerektiği açık bir şekilde düzenlenmiştir. Fakat hükmün devamında “*geminin adı ve özelliklerini içeren*” ifadesi açıklanmamıştır. İşte bu boşluk, 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nde gemi siciline tescil edilmesi gereken konular detaylı bir şekilde ele alınarak çözülmüştür. Söz konusu Sözleşmede getirilen gemi siciline kaydedilmesi gereken temel unsurları şu şekilde sıralamak mümkündür<sup>32</sup>:

- Geminin adı ve varsa önceki adı ve sicili,
- Kayıt yeri veya limanı veya ana liman ve geminin resmi numarası veya işareti,
- Atanmışsa, geminin uluslararası çağrı işareti,
- Geminin ana teknik özelliklerinin açıklanması,
- Bayrak devletinde Tescil Memurunun kolayca erişebileceği, fakat başka bir kamuya açık belgede kaydedilmemesi şartıyla geminin sahibinin veya geminin sahiplerinden her birinin adı, adresi ve uygun olduğu ölçüde uyrukluğ<sup>33</sup>,
- Geminin önceki kaydının silindiği veya askıya alındığı tarih,
- Çıplak kiralanan gemilerin tescili için ulusal kanun ve diğer hukuki düzenlemelerin öngördüğü hallerde çıplak gemi kiralayanın (bareboat charterer)<sup>34</sup> adı, adresi ve uygun olduğu ölçüde uyrukluğ,
- Ulusal kanun ve düzenlemelerde belirtildiği şekilde gemi üzerindeki herhangi bir ipotek veya diğer benzer ücretlerin ayrıntıları,

<sup>31</sup> Coles ve Watt (n 1) 11.

<sup>32</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 11. madde.

<sup>33</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 1. maddesinde gemi sahibi, “*aksi açıkça belirtilmedikçe, tescil devletinin gemi sicilinde geminin maliki olarak kayıtlı herhangi bir gerçek veya tüzel kişi*” olarak tanımlanmıştır.

<sup>34</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nin 1. maddesinde çıplak kiralama (bareboat charter) “*belirli bir süre boyunca bir geminin kiralınması hususunda, kiralayanın, kiralama süresi boyunca geminin kaptanını ve mürettebatını atama hakkı da dahil olmak üzere, geminin tam mülkiyetine ve kontrolüne sahip olduğu bir sözleşme*” olarak tanımlanmıştır.



- Birden fazla malik varsa, her birinin gemi üzerinde sahip olduğu pay oranı,  
İşletenin<sup>35</sup> gemi sahibi veya çıplak gemi kiralayan olmadığı durumlarda, işletenin adı, adresi ve uygun olduğu ölçüde uyrukluğu.

Tescil devleti, kendi bayrağını taşıyan gemilerle ilgili kimlik tespitinin doğru şekilde yapılabilmesi ve sorumluların tam olarak tespit edilebilmesi için gerekli tüm uygun bilgileri isteme yetkisine sahiptir<sup>36</sup>. Bu kapsamda tescil devleti, gemi siciline, yukarıda değinilen diğer hususların yanı sıra, gemi ve gemi sahibi veya sahipleriyle ilgili bilgileri girecektir. İşletenin gemi sahibi olmadığı durumlarda, işleten ile ilgili bilgiler, tescil devletinin kanun ve diğer hukuki düzenlemelerine uygun olarak, gemi siciline veya sicil memurunun ofisinde tutulacak veya işletenin kolayca erişebileceği resmi işleten kayıtlarına dahil edilmelidir<sup>37</sup>.

### 3. Tescilin İşlevi

En temelde bir geminin tescili, o gemiye, bayrak devleti uyrukluğu ile ulusal karakter verir; bu da gemiye, o karakterin dış işareti olarak ulusal bayrağı taşıma hakkını verir<sup>38</sup>. Diğer bir deyişle bir geminin tescili, genellikle o devletin uyrukluğuna sahip olmak, ulusal bayrağını çekmek ve geminin uyrukluğunu doğrulayan belgelerin verilmesi için bir ön koşuldur<sup>39</sup>. Bu ilke Lahey Daimî Tahkim Mahkemesi'nin 1905 tarihli Muscat Dhows Davasında verdiği kararda, “bir geminin bayrağı ve sicilinin, o geminin vatandaşlığını tasdik ettiği” şeklinde vurgulanmıştır<sup>40</sup>. Görüldüğü üzere bir geminin, uluslararası ticaret yapabilmesi ve bayrak devletinin korumasından yararlanabilmesi için, tescil yoluyla bir devletin uyrukluğunu alması şarttır<sup>41</sup>.

Bir gemi sicili, hem bir devletin gemi üzerinde sahip olduğu yetkileri ve yerine getirmesi gereken yükümlülüklerin tespitini hem de gemiyi sicile tescil ettiren gemi sahiplerinin gemi üzerinde sahip olduğu hakların ve mürettebatın gemi

<sup>35</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nin 1. maddesinde işleten, “gemi sahibi veya çıplak kiralayan ya da gemi sahibinin veya çıplak kiralayanın sorumluluklarının resmen devredildiği diğer herhangi bir gerçek veya tüzel kişi” şeklinde tanımlanmıştır.

<sup>36</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 5/4. maddesi.

<sup>37</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 6/1. maddesi.

<sup>38</sup> John AC Cartner, Richard P Fiske ve Tara L Leiter, *The International Law of the Shipmaster* (Informa 2009) 90.

<sup>39</sup> Coles ve Watt (n 1) 3.

<sup>40</sup> “Muscat Dhows (France / Great Britain)”, <<https://pca-cpa.org/en/cases/93/>> s.e.t. 13.04.2022; Kararın tam metni için bkz. <<https://pcacases.com/web/sendAttach/712>> s.e.t. 13.04.2022.

<sup>41</sup> Mansell (n 8) 28.



sahibine karşı ileri sürebileceği hakların korunmasını sağlar<sup>42</sup>. Bu bağlamda gemi siciline tescilden sonra gemi, siciline kaydedildiği devletin yargı yetkisine tabi olur ve tescil devleti, gemi ile ilgili ulusal ve uluslararası sorumlulukları üstlenir<sup>43</sup>.

Gemilerin bir gemi siciline tescil edilmesinin gerek kamu hukuku gerekse özel hukuk bakımından çok önemli işlevleri bulunmaktadır<sup>44</sup>. İlk olarak kamu hukuku bakımından gemi sicili sayesinde geminin güvenliği, gemi adamları ve gemi düzeni gibi konularda hangi devletin yetkili olduğu tespit edilir. Yine geminin hangi devletin uyrukluğunda olacağı, hangi devletin bayrağını çekeceği, hangi devletin diplomatik koruma ve konsolosluk yardımından faydalanacağı, hangi devletin karasularında kabotaj hakkına sahip olacağı, bir savaş durumunda savaş kurallarının ve tarafsızlığın gemiye karşı nasıl uygulanacağı gemi sicili sayesinde tespit edilir<sup>45</sup>. Aynı şekilde gemi üzerinden alınacak vergi, resim ve harçların tarhi, tahakkuku ve tahsili ile bunlara ilişkin muafiyet ve istisnalar da gemi sicili üzerinden tespit edilir<sup>46</sup>. Bununla birlikte bir gemiye isim verebilmek, bir radyo çağrı işaretine başvurabilmek ve bir deniz felaketi durumunda sorumluluğu sınırlandırabilmek için bir geminin sicile kaydedilmiş olması gerekir<sup>47</sup>.

Bir geminin gemi siciline tescili, o geminin hangi uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülükleri yerine getirmek zorunda olduğunu da göstermektedir. Örneğin, 1974 SOLAS ve 1973 MARPOL gibi IMO Sözleşmeleri ancak ilgili Sözleşme'ye taraf olan devletlerin bayrağını taşımaya yetkili gemilere uygulanabilir. Bu bakımdan bir devletin geçerli uluslararası belgeleri ulusal hukuk yoluyla yürürlüğe koymuş olması gerektiği ve gemilerin ancak o devlette kayıtlı olmaları halinde bu kanuna uymalarının istenebileceği yönünde bir varsayım mevcuttur. Bu nedenle, bir gemiye yasal IMO sertifikalarının verilmesi, ancak geminin ilgili Sözleşmeye taraf devletin

<sup>42</sup> Özman (n 7) 188.

<sup>43</sup> Rhea Rogers, 'Ship Registration: A Critical Analysis' (Masters' thesis, The World Maritime University 2010) 6.

<sup>44</sup> Özel hukuk, bireyler arasındaki ilişkileri düzenlemek ve bireylerin çıkarlarını güvence altına almak ve bireyle ile birey arasındaki uyumsuzlukları çözmekle ilgiliyken; kamu hukuku, hükümetin çerçevesi, kamu görevlilerinin işlevleri ve bireyler ile devlet arasındaki ilişkilerin düzenlenmesi ile ilgilidir. Coles ve Watt (n 1) 9.

<sup>45</sup> Nigel P Ready, 'Nationality, Registration and Ownership of Ships' in Malgosia Fitzmaurice and diğerleri (eds), *Shipping Law*, vol 2 (Oxford Press 2016) 25.

<sup>46</sup> Kurt (n 3) 275.

<sup>47</sup> Rogers (n 43) 6.



vatandaşlığını tescil süreci yoluyla elde etmesi durumunda geçerli olabilecektir<sup>48</sup>.

Özel hukuk bakımından gemi sicili, gemi ve makinelerinin özelliklerini kaydeder, mülkiyetin ispatını ve devrini sağlar, geminin teminat olarak kullanılmasına izin verir<sup>49</sup> ve yüzyıllardır olduğu gibi geminin ana boyutlarını ve tonajını kaydeder<sup>50</sup>. Bununla birlikte, gemi siciline tescil, kayıtlı gemi sahibinin mülkiyet hakkının korunmasını ve gemi üzerinde ipotek gibi teminat haklarına sahip kişiler arasında unvanın korunması ve rakip ipotekler arasında önceliklerin korunması ve sıralanmasını sağlar<sup>51</sup>. Bunun yanı sıra gemi siciline tescil, gemi üzerinde kurulan ipotek, haciz gibi özel hukuk işlemlerinin üçüncü kişiler tarafından, sicile bakılarak, bu kişilerin lehine ve aleyhine olan durumları öğrenmelerini, gemi sahibinin ve diğer kişilerin gemi üzerindeki sahip olduğu özel hukuktan kaynaklanan hakları görmelerini sağlar<sup>52</sup>. Diğer bir ifadeyle, gemi siciline tescil, aynı zamanda gemi sahibinin gemi üzerindeki mülkiyetinin ve gemiye ilişkin malikin aynı haklarının tanınması ve korunmasının prima facie kanıtıdır<sup>53</sup>.

1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nin 1. maddesinde belirtildiği üzere, gemi sicilinin eksiksiz ve doğru bir şekilde tutulması bayrak devleti ile o devletin bayrağını taşıyan gemiler arasındaki gerçek bağın sağlanması veya duruma göre güçlendirilmesini; gemi sahiplerinin ve işletenlerin daha kolay belirlenmesini; üçüncü kişilere verilecek zararlardan dolayı sorumluların tespit edilebilmesini; idari, teknik, ekonomik ve sosyal konularda bu tür gemiler üzerindeki yetki ve kontrolün etkin bir şekilde kullanılmasını sağlamaktadır. Gemi sicilinin eksiksiz bir şekilde ve doğru bir şekilde tutulmasından kasıt 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi hükümlerine uyulmasıdır. Gerçekten de Sözleşme hükümleri eksiksiz bir şekilde bayrak devletleri tarafından uygulanırsa, gemi ile bayrak devleti arasında gerçek bağın kurulması o kadar kolaylaşacaktır.

<sup>48</sup> Mansell (n 8) 28.

<sup>49</sup> Gerçekten de bir gemi için kredi imkanının mevcudiyeti, o geminin ipotekli olarak kayıtlı olabileceği yeterli yasal korumaya sahip bir gemi siciline tesciline bağlıdır. Gotthard Mark Gauci ve Kevin Aquilina, 'The Legal Fiction of a Genuine Link as a Requirement for the Grant of Nationality to Ships and Humans – the Triumph of Formality over Substance?' (2017) 17 International and Comparative Law Review 167, 174.

<sup>50</sup> Mansell (n 8) 28.

<sup>51</sup> Coles ve Watt (n 1) 11.

<sup>52</sup> Kurt (n 3) 275; Özman (n 7) 188.

<sup>53</sup> Ready (n 45) 26; Rogers (n 43) 6.



#### 4. Ulusal Denizcilik İdaresi

Bayrak devletleri, gemi sicilinin tutulması ve gerekli şartları taşıyan, bu sicile kaydolmak isteyen gemilerin gemi siciline tescilinin gerçekleştirilmesi işlemlerini yerine getirme yetki ve yükümlülüğü altındadır. İşte bayrak devletleri tarafından bu yükümlülüğün uluslararası standartlara uygun bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için “*ulusal denizcilik idarelerine*” ihtiyacı vardır. Ulusal denizcilik idaresi, tescil devletinin kendi mevzuatına uygun olarak kurduğu ve bu mevzuat uyarınca deniz taşımacılığına ilişkin uluslararası anlaşmaların uygulanmasından ve kendi yetkisi ve kontrolü altındaki gemilere ilişkin kural ve standartların uygulanmasından sorumlu olan herhangi bir devlet makamı veya kurumudur<sup>54</sup>. Her bayrak devletinin, kendi yetki ve denetimine tabi olan, yetkili ve yeterli bir ulusal denizcilik idaresine sahip olması gerekmektedir<sup>55</sup>. Bu idare sayesinde bayrak devleti, özellikle gemilerin ve gemideki kişilerin güvenliği ve deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi ile ilgili geçerli uluslararası kuralları ve standartları uygulayacaktır<sup>56</sup>. Bununla birlikte bir bayrak devletine bağlı denizcilik idaresinin temel yükümlülükleri şunlardır<sup>57</sup>:

- Denizcilik idaresi, ilgili bayrak devletinin bayrağını taşıyan gemilerin, gemilerin tescili ile ilgili kanun ve diğer hukuki düzenlemeler ve özellikle gemilerin ve gemideki kişilerin güvenliği ve deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesi ile ilgili yürürlükteki uluslararası kural ve standartlara uymasını sağlamalıdır.
- Denizcilik idaresi, ilgili bayrak devletinin bayrağını taşıyan gemilerin, geçerli uluslararası kural ve standartlara uygunluğu sağlamak için yetkili sörveyörleri aracılığıyla periyodik olarak denetimden geçirmelidir.
- Denizcilik idaresi, ilgili bayrak devletinin bayrağını taşıyan gemilerin, özellikle kendi bayrağını taşıma hakkını kanıtlayan belgeleri ve tescil devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerin gerektirdiği belgeler de dahil olmak üzere diğer geçerli ilgili belgeleri gemide taşımasını sağlamalıdır.

<sup>54</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 1. Madde; Türkiye’de bu görev, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı olarak kurulan Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Kurum hakkında daha fazla bilgi için bkz. <<https://denizcilik.uab.gov.tr/kurum-hakkinda>> s.e.t. 06.03.2022.

<sup>55</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 5/1. maddesi.

<sup>56</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 5/2. maddesi.

<sup>57</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 5/3. maddesi.



Denizcilik idaresi, ilgili bayrak devletinin bayrağını taşıyan gemi sahiplerinin, bayrak devletinin kanun ve diğer hukuki düzenlemelerine ve 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nin hükümlerine göre gemilerin tescili ilkelerine uymalarını sağlamalıdır.

Her bayrak devletinin, bayrağını taşıyan bir geminin tescile ilişkin şartlara uyup uymadığını denetleyecek bir ulusal denizcilik idaresi kurması uluslararası deniz taşımacılığı açısından büyük önem arz etmektedir. Bayrak devletlerinin ulusal denizcilik idarelerinin etkin ve disiplinli çalışmaları sayesinde, gemilerin tesciline ilişkin hususlarda gemi sahipleri ve çıplak gemi kiralayanlar gibi işletenlerin üzerlerine düşen yükümlülükleri yerine getirmek zorunda kalacağı; bu sayede bayrak devletinin, bayrağını taşıyan gemiler üzerinde daha etkin bir yargı yetkisine ve kontrole sahip olacağı ve gemi ile bayrak devleti arasında gerçek bağ kurulmasının kolaylaşacağı düşünülmektedir.

## 5. Tescilin Belgelendirilmesi

Belgelendirme, bir devletin yetkili makamları tarafından, bir geminin tabiiyetini kanıtlayan ve o devletin ulusal bayrağını taşıma hakkını doğrulayan belgelerin düzenlenmesidir<sup>58</sup>. Bir geminin bir bayrak devleti tarafından gemi siciline tescil ettirilmesi kadar, bu tescilin seyrüsefer esnasında belgelendirilmesi ve belgelerin gemide bulundurulması da büyük önem taşır<sup>59</sup>. Bu husus, 1982 BMDHS'nin 91. maddesinin 2. fıkrasında özellikle vurgulanmıştır. Bayrak devletleri, bayrağını taşıma yetkisi verdiği gemilere, bu durumu gösteren belgeler vermek zorundadır. Bir geminin uyruklüğünü, geminin taşıdığı bayrak ve bunu kanıtlayan tescil belgesi göstermektedir. Bu tescil belgesi, her devlette farklı şekillerde adlandırılmaktadır<sup>60</sup>. Tescile ilişkin belgeler, bayrak dalgalandırma hakkının izin verilen ve uluslararası kabul görmüş tek kanıtıdır. Bu ilke, ABD Yüksek Mahkemesi'nin “*bir geminin taşıdığı belgeler, onun uyruğuna dair tek kanıt teşkil ettiğini*” belirttiği Merritt Davasında teyit edilmiştir. Belge olmadan, açık

<sup>58</sup> Rogers (n 43) 7.

<sup>59</sup> Özman, s. 188; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 943. maddesinde “*Gemi tasdiknamesi veya bunun sicil müdürlüğünce onaylanmış bir özeti veya bayrak şahadetnamesi yolculuk sırasında devamlı olarak gemide bulundurulur.*” denilmek suretiyle, bu yükümlülük Türk hukukunda da tasdik edilmektedir.

<sup>60</sup> Örneğin, Türk hukukunda tescil belgesi, değişik şekillerde adlandırılmıştır. Osmanlı Devleti zamanında ilk olarak “*sened-i bahrî*” olarak ifade edilen belge daha sonra 1864 tarihli Ticaret Kanunu'nda “*sancak berati*” adını aldı. Cumhuriyet döneminde ise 1929, 1956, 2012 Ticaret Kanunlarında “*gemi tasdiknamesi*” ifadesi kullanılmıştır. Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap* (B. 12, Turhan Kitabevi 2021) 67.





denizlerde veya bir liman devletinde bir geminin ulusal karakterinin tanınması mümkün değildir. Bu nedenle, uyruğu olduğunu kanıtlayacak belgesi olmayan bir geminin yabancı limanlara girmesi ve ticari faaliyetlerde bulunmasına izin verilmeyebilir<sup>61</sup>.

Uluslararası uygulamada iki tür belge kategorisinin yaygın olarak benimsendiği görülmektedir. Birincisi, bir geminin mülkiyetinin ve uyruğunun kanıtı olarak düzenlenen gemi tasdiknamesidir (certificate of registry)<sup>62</sup>. Bu, genellikle bir geminin belirli bir bayrak devletine ilk kaydından sonra yalnızca bir kez verilir. İkincisi, tescil edilen gemi sahibini ve gemiye karşı herhangi bir tescilli yükümlülük olduğunu gösteren kamuya açık bir belge olan gemi tescil senedidir (transcript of registry)<sup>63</sup>.

Tescil ve belgelendirme kavramları genellikle birlikte ele alınsa da esasında iki kavram birbirinden farklıdır ve karıştırılmamalıdır<sup>64</sup>. Tescil genellikle gemi sahibinin gemi üzerindeki hakkının kamu tarafından tanınmasını ve korunmasını ve ayrıca uyrukluğun verilmesini ifade ederken; belgelendirme, esas olarak gemi sahibine ulusal bayrağı taşıma hakkının verilmesi ve bu yetkinini kanıtlanması ile ilgilidir<sup>65</sup>. Bununla birlikte tescil genellikle belirli bir bayrağı dalgalandırma hakkının bir ön koşulu olsa da bu her zaman böyle değildir. Fakat belgelendirme, bir bayrak taşıma hakkının tek izin verilen ve uluslararası kabul görmüş kanıtıdır ve bu olmaksızın bir geminin ulusal karakterinin açık denizlerde veya bir liman devletinde tanınması mümkün değildir<sup>66</sup>. Tescil genellikle gemi sahibinin mülkiyet hakkının tespitini ve gemideki diğer aynı hakların, örneğin ipoteklerin tanınmasını ve korunmasını içerdiğinden dolayı, tescil, genellikle mülkiyetin

<sup>61</sup> Rogers (n 43) 7.

<sup>62</sup> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 943. maddesinde "*Geminin Türk Bayrağını çekme hakkı, gemi tasdiknamesi ile ispat olunur. Gemi tasdiknamesi alınmadıkça, Türk Bayrağını çekme hakkı kullanılmaz.*" denilmek suretiyle, Türk hukukunda sicile tescil edilen gemiye, Türk uyruklüğünü ispatlamaya yarayan gemi sicilindeki kayıdan bir örneği olan gemi tasdiknamesi verileceği düzenlenmiştir. Bununla birlikte aynı kanunun 944. maddesinin 1. fıkrası gereği, "*Türkiye dışında bulunan bir gemi Türk Bayrağını çekme hakkını elde ederse, geminin bulunduğu yerdeki Türk konsolosu tarafından Türk Bayrağını çekme hakkına dair verilecek "bayrak şahadetnamesi" gemi tasdiknamesi yerine geçer*".

<sup>63</sup> Coles ve Watt (n 1) 8.

<sup>64</sup> Bir devlette kayıtlı bir geminin, bir diğer devlette uygun niteliklere sahip kişilerle bir çıplak kiralama sözleşmesi düzenlemesi temelinde başka bir devletin bayrağını taşıma yetkisi alması suretiyle ortaya çıkan "*ikili tescil*" veya "*paralel tescil*" durumlarında, belgelendirme ve tescil arasındaki ayırımı netleşmesi büyük önem arz etmektedir. ibid 7.

<sup>65</sup> Rogers (n 43) 7.

<sup>66</sup> ibid 8.



kesin kanıttır; belgelendirme, unvanı kanıtlamaz, yalnızca ulusal karakteri gösterir<sup>67</sup>.

1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi'nde de tescil devletinin, geminin tescilinin kanıtı olarak belgeler düzenleyeceğinden bahsedilmektedir<sup>68</sup>. Yine aynı Sözleşme'de gemilere ve bayrak devletlerine, gemide bulundurulması gereken belgelerle ilgili önemli yükümlülükler getirilmiştir. Buna göre bayrak devletleri, kendi bayrağını taşıyan gemilerin, gemi sahibi veya sahiplerinin, işleten veya işletenlerin veya bu gemilerin işletilmesinden sorumlu kişi veya kişilerin kimlik bilgilerini içeren belgeleri taşımasını sağlamalı ve bu bilgileri liman devleti yetkililerine sunmalıdır<sup>69</sup>. Yine bayrak devletinin kanun ve diğer hukuki düzenlemelerine uygun olarak tüm gemilerde seyir defterleri tutulmalıdır. Bu seyir defterleri, geminin adındaki herhangi bir değişikliğe bakılmaksızın, son giriş tarihinden sonra makul bir süre boyunca saklanmalı ve bu tür bilgileri elde etmede meşru çıkarı olan kişiler tarafından inceleme ve kopyalama için hazır bulundurulmalıdır. Ayrıca geminin satılması ve sicilini değiştirilerek başka bir devlette tescil edilmesi durumunda, eski bayrak devletinin kanun ve diğer hukuki düzenlemelerine uygun olarak, bu tür bir satıştan önceki döneme ilişkin seyir defterleri saklanmalı ve bu tür bilgileri elde etmede meşru menfaati olan kişiler tarafından inceleme ve kopyalama için hazır bulundurulmalıdır<sup>70</sup>.

## **6. Gemi Siciline Erişimin Herkese Açık Olması**

Gemi sicilinin önemli bir özelliği, tescil ve tescil şartlarının herkesin erişimine açık olmasıdır<sup>71</sup>. Ekonomik bakımdan önem taşıyan ve üçüncü kişileri ilgilendiren bazı hukuki ilişkilerin aleni hale getirilmesi kamu güvenliği açısından büyük önem arz eder. Bu bakımdan kamu güveninin tesisi ve hukuki işlem güvenliğinin sağlanması için aleniyeti gemi sicili sağlanmaktadır<sup>72</sup>.

Tescil devleti, gemi sicilindeki bilgilerin kendi bayrağını taşıyan gemilerin yönetiminden ve işletilmesinden sorumlu tutulabilen gemi sahibi veya sahipleri, işleteni veya işletenleri veya bu tür bilgilerin elde edilmesinde meşru bir

<sup>67</sup> Ready (n 45) 23.

<sup>68</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 5/4. maddesi.

<sup>69</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 6/4. maddesi.

<sup>70</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 6/5. maddesi.

<sup>71</sup> Nivedita M Hosanee, 'A Critical Analysis Of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 Of The 1982 United Nations Convention On The Law Of The Sea' (The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2009 – 2010 2009) 26.

<sup>72</sup> Kurt (n 3) 274.



menfaati bulunan diğer kişi veya kişiler tarafından kolaylıkla belirlenebilmesi için gerekli önlemleri almalıdır<sup>73</sup>. Buradan da anlaşılacağı üzere gemi sicilleri, bayrak devletinin kanun ve diğer hukuki düzenlemelerine uygun olarak, bu bilgileri elde etme konusunda meşru bir menfaati olan herkesin erişimine açık olmalıdır. Meşru menfaati olan kişiler gemi sicilinin aleni olması sayesinde, bu geminin sahibinin kim olduğunu, hangi devletin vatandaşı olduğunu; geminin vergi, resim, harç vb. borçlarının bulunup bulunmadığını; gemi üzerinde herhangi bir ipotek, haciz gibi özel hukuk işleminin olup olmadığını görebilecektir. Bu durum ulusal ve uluslararası deniz ticaretinin gelişmesine katkı sağlayacaktır.

## 7. İkili Tescil / Paralel Tescil

Çıplak gemi tescili, 1982 BMDHS tarafından yasaklanan bir “*ikili kayıt*” değildir. Çıplak gemi tescili, bazen “*ikili belgelendirme*” bazen ise “*ikili veya paralel tescil*” olarak da anılır. Çıplak gemi tescili uygulaması, Alman gemi sahiplerinin II. Dünya Savaşı’ndan sonra, devletin denizin yeniden inşasını finanse etmede karşılaştığı sorunların üstesinden gelmek için iç kiralama ya da dış kiralamaya imkan sağlayan bir araç olarak 1951 tarihli Alman Bayrak Yasası aracılığıyla tasarlanmış ve geliştirilmiştir. İç kiralama, bir gemi sahibinin Alman gemi sicilinden kaydı silinen gemileri geri kiralamasını ve Alman yasalarına göre işletmesini ifade ederken; dış kiralama, daha düşük mürettebat maliyetleri elde etmek ve “*sübvansiyonlar ve hızlandırılmış amortisman*” gibi finansal avantajları korumak için gemi sahibinin gemisini yabancı bir bayrak devletine kaydettirmesidir. 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi, çıplak gemi kiralama kaydı kavramını tanımış; birçok devletin mevzuatı, gemilere geçici olarak uyrukluğ verilmesini ve gemi siciline kaydedilmesini sağlamak için değiştirilmiştir<sup>74</sup>.

Gemi tescili ile ilgili en temel kurallardan biri, bir geminin aynı anda sadece bir devletin gemi siciline tescil ettirilebilmesidir. Bu bağlamda bir gemi genellikle geminin mülkiyet yapısına dayanan uyrukluğunu en iyi temsil eden ülkede tescil edilmelidir. Ancak bazı durumlarda, bir gemi ikinci bir Devlette de tescil edilebilir. Paralel tescil, halihazırda bir devletin gemi siciline tescil edilmiş bir geminin, çıplak şekilde kiralananak aynı anda başka bir devletin gemi siciline tescil edilmesini ifade eder. İkili veya çok taraflı andlaşmalarda paralel tescile

<sup>73</sup> 1986 Gemilerin Tescili Sözleşmesi 6/2. maddesi.

<sup>74</sup> Mansell (n 8) 33.



ilişkin düzenleme olmaması nedeniyle, paralel tescil tamamen ilgili iki devletin hukuk sistemlerinin uyumluluğuna bağlıdır. Kiracının bir gemiyi ikinci bir Devlete kaydettirmesinin en temel nedeni, ya maliyetleri düşürerek ya da geliri artırarak kârını artırmaktır. Bir gemi bir devletin gemi siciline tescil edildiğinde, o devletin yargı yetkisine tabi olur. Bu, çıplak gemi kiralayanın, gemiyi daha avantajlı bir mali rejime sahip ikinci bir ülkede veya daha düşük kayıt ve barınma maliyetleriyle kaydetmeyi seçerek paradan tasarruf edebileceği anlamına gelir. İkinci bir kayıt, aynı zamanda, kabotaj trafiğinde yelken açma hakkı ve arzu edilen bir devlette ticari olarak balık tutma hakkı nedeniyle artan kâr anlamına gelir<sup>75</sup>.

#### IV. GEMİ SİCİLİ TÜRLERİ

Gemi sicilleri tarihsel süreç içinde evrimleşmiş ve farklı toplumlarda aynı kavramlar farklı terimlerle ifade edilmiştir<sup>76</sup>. Bunun temel sebebi, devletlerin ulusal gemi sicillerine tescil şartlarını ve bu sicile bağlı gemilerin faaliyetlerini düzenleyen mevzuatlarını belirlemede özgür olmasıdır<sup>77</sup>. Her devlet, kendi ulusal mevzuatı ve menfaatleri doğrultusunda gemi siciline kayıt şartlarını belirlediği için, bazı devletler sağlanması daha kolay ve karlı koşullar getirirken, bazı devletler kalite, kontrol ve güvene önem vererek sağlanması daha zor koşullar belirlemektedir. Bu durum ise uygulamada birbirinden farklı gemi sicillerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Tarihsel süreç içerisinde kullanılan çeşitli gemi sicili türleri şunlardır<sup>78</sup>: ulusal gemi sicili, klasik sicil, açık sicil, uluslararası açık sicil, oportünist sicil, uluslararası sicil, kapalı sicil, ikinci sicil, bağımlı devlet sicili, açık deniz sicili, kolay bayrak, sahte denizcilik bayrakları, ucuz bayraklar, kolay gemi sicili, hayali bayraklar, cazibe bayrakları, gereklilik bayrakları, fırsat bayrakları, mülteci bayrakları, ücretsiz bayraklar, ücretsiz sicil, sözde bayraklar, kaçak bayraklar, korsan bayraklar, gölge bayraklar, vergisiz bayraklar.

<sup>75</sup> Bita Pourmotamed, 'Parallel Registration of Ships' (Master Thesis For The Master of Law Programme, Göteborg University 2008) 32.

<sup>76</sup> Özge Ercan, 'Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi' (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2010) 34.

<sup>77</sup> Ayşegül Karataş ve Halil Şimdi, 'Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal?' [2019] The Journal of Operations Research, Statistics, Econometrics and Management Information Systems 71, 73.

<sup>78</sup> Ercan (n 76) 34.



Burada bahsedilen gemi sicili türlerinin çoğu aynı kavramların farklı terimlerle ifade edilmesi şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu yüzden bu bölümde öğretilerde en fazla kabul gören kavramlar tercih edilerek ulusal gemi sicili, ikinci/uluslararası/yarı-ulusal gemi sicili, açık gemi sicili/elverişli bayrak gibi gemi sicili türlerine değinilecektir.

## 1. Ulusal Gemi Sicilleri

“*Ulusal gemi sicilleri*” terimi, geniş anlamda “*kapalı sicil*”, “*geleneksel denizcilik ülkesi*” ve “*yerleşik denizcilik ülkesi*” olarak kabul edilebilir<sup>79</sup>. Ulusal gemi sicili terimi en temelde, bir gemi sahibinin bir gemiyi belirli bir bayrak devletinde, belirleyici bir faktör olarak uyrukluk esasına dayanarak tescil ettirme kabiliyetini ifade eder<sup>80</sup>. Bir başka deyişle ulusal gemi sicili, en basit haliyle yalnızca bayrak devletinin vatandaşlarına açık olan gemi sicili olarak kabul edilir<sup>81</sup>. Fakat ulusal gemi sicilini tanımlayan özellikler tek tip değildir, çünkü özellikler her ulus devletin gemi sicili gerekliliklerine göre değişir<sup>82</sup>.

İlk olarak bazı ulusal siciller, yalnızca vatandaşların kendi bayrağı altındaki bir geminin kayıtlı sahipleri olmasına izin vermektedir<sup>83</sup>. Uygulama açısından daha yaygın olan ulusal gemi sicilleri ise, kendi ülkesinde daimî ikamet eden veya diğer benzer nitelikteki vatandaş olmayan kişilerin de kendi bayrağını taşıma yetkisine sahip kayıtlı gemi sahibi olmalarına izin vermektedir<sup>84</sup>. Bu tarz bir ulusal gemi sicilinde, bir geminin tescili için gemi sahibinin, işletenin ve gemi adamlarının tescil devletinin vatandaşı olması ya da bayrak devletinde ikamet etmesi gerekmektedir<sup>85</sup>. Gemi sahibi şirketler söz konusu olduğunda, genellikle şirketin bayrak devletinin kanunlarına göre kurulmuş bir tüzel kişi olması ve ana

<sup>79</sup> Mansell (n 8) 101.

<sup>80</sup> Rogers (n 43) 21.

<sup>81</sup> Mansell (n 8) 101.

<sup>82</sup> Rogers (n 43) 21.

<sup>83</sup> Danimarka Ticaret Gemisi Kanunu kısa ve öz bir şekilde “*bir geminin Danimarkalı sayılması ve Danimarka bayrağı taşıması için, geminin sahibinin Danimarkalı olması gerektiğini*” belirtir. Avustralya kanunlarına göre, bir Avustralya vatandaşı olan veya gemideki hisse sahiplerinin çoğunluğunun Avustralya vatandaşı olduğu herhangi bir gemi ulusal gemi siciline tescil hakkına sahiptir. Coles ve Watt (n 1) 5.

<sup>84</sup> Rogers (n 43) 21. Kanada Deniz Taşımacılığı Kanunu’na göre, Kanada vatandaşları veya Kanada’da daimî ikamet edenler tarafından sahip olunan gemiler ulusal gemi siciline tescil edilebilecektir. Singapur kanunlarına göre, Singapur vatandaşları ve Singapur’da yerleşik tüzel kişiler sahip oldukları gemileri ulusal gemi siciline tescil hakkına sahiptir. Coles ve Watt (n 1) 5.

<sup>85</sup> Kuran (n 14) 20.



iş yerinin bayrak devletinde olması gerekir. Katı ulusal sicil olarak adlandırılan bazı ulusal sicillerde kanunlar; geminin kaptanları ve mürettebatı ile şirketlerin hissedarları ve hak sahipleri gibi ilgili tüm bireylerin bayrak devletinin uyrukluğunda veya vatandaşı olmasını veya şirket hisselerinin çoğunluğunun kendi uyruğuna veya vatandaşlarına ait olmasını gerektirir. Tüm bunlara ek olarak bayrak devleti, geminin ulusal bir tersanede inşa edilmesini, tüm zabıt ve mürettebata ulusal makamlar tarafından sertifikalarının ve lisanslarının verilmesini ve geminin ulusal veya diğer tanınmış klas kuruluşları tarafından klaslanmasını talep edebilecektir<sup>86</sup>.

Ulusal gemi sicilleri, gemilerin düzenlenmesi ve idaresi için sorumlu çerçevelerin oluşturulduğu, uzun yıllar süren denizcilik idaresinin bir ürünüdür. Ulusal gemi sicilleri devletin denizcilik idaresi tarafından işletilir ve genellikle, klas kuruluşları, sigorta şirketleri, gemi simsarları ve deniz hukuku firmaları gibi denizcilik endüstrisindeki diğer önemli aktörlerin temsilcilerine ev sahipliği yapar. Bununla birlikte ulusal gemi siciline sahip devletlerin genellikle çok sayıda önemli IMO ve ILO Sözleşmesini onayladığı ve bu onaylama konusunda hızlı davrandıkları söylenebilir<sup>87</sup>.

Ulusal gemi sicilleri genellikle sağlanması zor şartlar taşımakla birlikte, bu şartların yerine getirilmesi, gemi ile bayrak devleti arasında “*gerçek bir bağ*” kurulmasını kolaylaştırmaktadır. Ulusal gemi sicilleri sayesinde gemi, ilke olarak bütün yönleri ile bayrak devletinin yetki, kontrol ve sorumluluğu altına girmektedir<sup>88</sup>. Dolayısıyla geminin karıştığı çatma, kaçak avlanma, deniz kirliliği gibi olaylarda sorumluların tespiti ve bu kişilerin sorumluluğuna gidilmesi o ölçüde kolaylaşmaktadır.

Tüm ulusal siciller, bayrak devletinin ekonomik gelişmişlik durumlarından bağımsız olarak, daha açık olan diğer sicillere göre rekabet açısından dezavantajlıdır. Bu durum ulusal gemi siciline sahip bayrak devletinde ikamet eden gemi sahiplerinin, ulusal olmayan sicillere kaymasına neden olmaktadır. Bu yüzden çoğu ulusal gemi siciline sahip bayrak devletlerinin, yalnızca mürettebatın daha da küçük bir yüzdesinin, genellikle kıdemli zabıtlarının vatandaşı olmasını şart koşarak, bayrak devletinde ikamet etmeyen şirketlerin

---

<sup>86</sup> Rogers (n 43) 21.

<sup>87</sup> Mansell (n 8) 101.

<sup>88</sup> Özman (n 7) 189.



gemilerini kaydetmesine izin vererek kayıt gerekliliklerini gevşettiği görülmektedir<sup>89</sup>.

## 2. İkinci/Uluslararası Gemi Sicilleri/Yarı-Ulusal Gemi Sicilleri

Son zamanlarda uygulamada birinci ulusal sicilin yanında daha kolay tescil şartlarına dayanan ve ulusal bayrağın kullanımına izin veren bir “ikinci” veya “uluslararası” sicil mekanizmasının yaygınlaştığı görülmektedir<sup>90</sup>. İkinci siciller, 1980’li yılların sonundan itibaren Fransa, Norveç, Danimarka ve Almanya gibi ulusal siciller tarafından, ulusal filolarının açık sicillere kaymasına tepki olarak oluşturulmuştur<sup>91</sup>. Bu siciller nitelikleri ve ana sicilleriyle ilişkileri gereği, görünüşte ulusal olmasına rağmen, gerçekte ulusal nitelik taşımadıkları için bunlara “yarı-ulusal gemi sicilleri” de denir<sup>92</sup>. Gemi sicilinin görünüşte ulusal olmasından kasıt, gemilerin hala gemi sahibinin ülkesinin ulusal bayrağını veya yarı-egemen kıyı-ötesi bağımlı devletin bayrağını taşıyor olmasıdır<sup>93</sup>. Yani ikinci sicilde uyrukluğa bağlı muhafaza edilmeye çalışılmakla birlikte, ulusal bağa göre daha kolay gereksinimler de sağlanmaktadır<sup>94</sup>. İkinci sicil uygulamaları, devlete idari yönden bağlı olmasına rağmen, ana ülkede yürürlükteki iş ve vergi mevzuatının uygulanmadığı deniz aşırı (off-shore) bir gemi sicili oluşturulması şeklinde ortaya çıkabileceği gibi<sup>95</sup>, o ülkede kabul edilen özel mevzuat gereği farklı bir uluslararası gemi sicili oluşturulması suretiyle de ortaya

<sup>89</sup> Mansell (n 8) 103.

<sup>90</sup> Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (B. 3, Cambridge University Press 2019) 194.

<sup>91</sup> Mansell (n 8) 104. Örnekler arasında Norveç Uluslararası Gemi Sicili (NIS), Danimarka Uluslararası Gemi Sicili (DIS) ve Fransız Uluslararası Sicili (RIF) sayılabilir. NIS ve RIF, bazı yabancı kontrollü tonajlara hizmet verirken, DIS neredeyse sadece Danimarka kontrolündeki gemiler tarafından kullanılmaktadır. Tanaka (n 90) 194.

<sup>92</sup> Mansell (n 8) 104.

<sup>93</sup> Rodney Charlisle, ‘Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998’ (2009) 19 *The Northern Mariner/le marin du nord* 319, 322.

<sup>94</sup> Alperen Furkan Taş, ‘The Registration Of Ships: An Evaluation In The Context Of Genuine Link And Flag Of Convenience Practices’ [2021] *Law and Justice Review* 67, 73.

<sup>95</sup> Kıyı-ötesi (Offshore) siciller parantez içinde gösterilen “Ana Devlet”leriyle birlikte şu şekildedir: Anguilla, Bermuda, Britanya Virjin Adaları, Cayman Adaları, Kanal Adaları, Falkland Adaları, Cebelitarık, Man Adası, Türk ve Caicos Adaları, St. Kitts ve Nevis (Birleşik Krallık); Fransız Güney Antarktika Bölgesi, Wallis ve Futuna Adaları (Fransa); Aland Adaları (Finlandiya); Madeira (Portekiz); Hollanda Antilleri (Hollanda); Faroe Adaları (Danimarka); Makao, Tayvan (Çin); Kanarya Adaları (İspanya). Mansell (n 8) 106.



çıkabilmektedir<sup>96</sup>. Bu siciller özellikle kabotaj hakkının kapsamı dışında kalan gemilere uygulanmaktadır.<sup>97</sup>

Yarı-ulusal sicil uygulamasıyla, yabancı ülkede yaşayan ve uyrukluğ u taşıyan gemi sahiplerine, yarı-ulusal gemi siciline dönmeleri veya ulusal bayraklarda kalmaları için bir teşvik olarak vergilendirme ve mürettebat avantajları ve esnekliğı sağlamak suretiyle, elverişli bayrakların yaygın etkisinin ve çekiciliğinin pragmatik olarak azaltılması amaçlanmaktadır<sup>98</sup>. Başka bir ifadeyle ikinci sicil uygulamaları vatandaşlara ait gemilerin, ulusal gemi sicillerinin şartlarının ağırlığı nedeniyle açık/elverişli bayrak devletlerine kaymalarını önlemeyi ve böylece gemi ile bayrak devleti arasında “gerçek bir bağ” kurulmasını sağlamayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda, bu sicillere kaydolacak olan gemilere vergi indirimleri ve avantajları tanınırken, gemide çalıştırılacak gemi adamlarının vatandaşlığına ilişkin kolaylık ve ayrıcalıklar getirilmektedir<sup>99</sup>. Özellikle yeni sicil, farklı personel çalıştırma kurallarına izin vererek, gemideki denizcilerin ana ülkenin vatandaşı olması gerektiğ i hükmünü gevşetmekte veya ortadan kaldırmaktadır. Ayrıca, gemideki işçilerin sendikal temsilini güvence altına alacak yasalar gevşetilmekte veya bazı durumlarda kaldırılmaktadır. Yeni ikinci sicil için hem kurumlar hem de gelir vergileri için istisna ve indirimler getirilmektedir<sup>100</sup>. Vergi indirimleri, gemicilik sektörüne teşvik sağlanması gibi elverişli bayrak uygulamalarının sağladığı pek çok avantajı içeren bu sicillerin, giden gemilerin yeniden ulusal filolara katılmasına katkı sağladığı ve mevcut gemilerin ulusal gemi sicilinden ikinci gemi siciline geçerek yine gemi ile bayrak devleti arasında gerçek bağın korunduğ u görülmektedir<sup>101</sup>. Gerçekten de ikinci gemi sicillerinden bazıları, ulusal denizcilik endüstrisini destekleme ekonomik hedefine ulaşmada sınırlı bir başarıya sahip olsa da önemli sayıda yeni ikinci siciller o kadar iyi düşünölmüş ve o kadar iyi yönetilmiştir ki, yeni sicil, diğ er ölkelerdeki gemilerin sicilini kendi kendine çekmeye başlamıştır. Bu başarının arkasında gemi sicillerinin, bir hükümet kuruluşu olarak değı l, ticari işletmeler olarak faaliyet göstermesi,

<sup>96</sup> Örnekler için Tablo 1’e bakınız.

<sup>97</sup> Özman (n 7) 191.

<sup>98</sup> Mansell (n 8) 104.

<sup>99</sup> Özman (n 7) 191.

<sup>100</sup> Charlisle (n 93) 322.

<sup>101</sup> Kuran (n 14) 22.





hizmetler sunması ve dünyanın dört bir yanından gelen gemilerin tescili için birbirleriyle rekabet etmeleri yatmaktadır<sup>102</sup>.

<b>İkinci/Uluslararası Gemi Sicillerinin Açıldığı Ana Ülke</b>		
<b>Gemi Sicilinin Adı</b>	<b>Yerel ya da Kıyı-Ötesi</b>	<b>Ana Ülke</b>
Man Adası Anguilla Bermuda Britanya Virgin Adaları Cayman Adaları Kanal adaları Falkland Adaları Cebelitarık Man Adası Turks ve Caicos Adaları	Kıyı-Ötesi	Birleşik Krallık
Hollanda Antilleri	Kıyı-Ötesi	Hollanda
Cook Adaları	Kıyı-Ötesi	Yeni Zellanda
Kerguelen (Fransa'nın Güney ve Antarktika toprakları, 2003'e kadar) Wallis ve Futuna Adaları	Kıyı-Ötesi	Fransa
Aland Adaları	Kıyı-Ötesi	Finlandiya
Lüksemburg (Belçika gemileri için 2003'e kadar)	Kıyı-Ötesi	Belçika
Hong Kong Makao	Kıyı-Ötesi	Çin
Madeira (MAR)	Kıyı-Ötesi	Portekiz

<sup>102</sup> Charlisle (n 93) 323.



Kanarya Adaları	Kıyı-Ötesi	İspanya
Marşal Adaları	Kıyı-Ötesi	ABD
Faroe Adaları	Kıyı-Ötesi	Danimarka
Danimarka Uluslararası Gemi Sicili (DIS)	Yerel	Danimarka
Almanya Uluslararası Gemi Sicili (GIS)	Yerel	Almanya
Norveç Uluslararası Gemi Sicili (NIS)	Yerel	Norveç
İtalya İkinci Gemi Sicili	Yerel	İtalya
Türk Uluslararası Gemi Sicili	Yerel	Türkiye
Brezilya Özel Sicili (REB)	Yerel	Brezilya

Tablo 1<sup>103</sup>

### 3. Açık Gemi Sicilleri / Elverişli Bayrak

#### A. Tanımı

“Açık gemi sicili”, “elverişli bayrak”, “kolay bayrak” gibi terimler genellikle aynı anlamı ifade etseler de bu kavramlar, kavramı kullanan kişinin/kurumun siyasi, sosyal ve ekonomik bakışını yansıtmaktadır. ITF (Uluslararası Taşımacılık Çalışanları Federasyonu), “elverişli bayrak (*flag of convenience*)” kavramını kullanırken<sup>104</sup>, gemi sahipleri ticari çıkarları gereği aynı gemi sicilini “zorunlu bayrak (*flag of necessity*)” olarak ifade etmekte; IMO ise üye devletlerinin çoğunu incitmekten kaçınmak için ve dünyanın herhangi bir yerindeki gemilere açık olmasına atıfta bulunarak “elverişli bayrak” ifadesi yerine “açık gemi sicili (*open registry*)” terimini kullanmaktadır<sup>105</sup>. Bu çalışmada bu politik, siyasi ve ekonomik tartışmalardan bağımsız olarak çalışmanın amacı

<sup>103</sup> ibid 322; Mansell (n 8) 104.

<sup>104</sup> 1990’lı yıllarda, dünya çapındaki denizciler ve kıyı işçileri sendikalarından oluşan bir konfederasyon olan Londra merkezli Uluslararası Taşımacılık Çalışanları Federasyonu (ITF), gemi adamlarının sosyal güvenlik haklarına aykırı uygulamalar yürüten açık gemi sicillerini “elverişli bayrak” olarak ilan etmiştir. Bu tür durumlarda, üye sendikalara, mümkünse bu ülkelerde kayıtlı gemileri boykot etmeleri konusunda baskı yapılmıştır. Nispeten daha adil çalışma uygulamalarıyla tanınan bazı açık kayıt sistemleri ise, ITF tarafından “elverişli bayrak” olarak tanımlanmamıştır. Bu nedenle, “açık gemi sicili” ve “elverişli bayrak” terimleri, örgütlü emek açısından tam olarak eş anlamlı değildir. Charlisle (n 93) 321.

<sup>105</sup> ibid 320; Ercan (n 76) 34.



uluslararası hukuk açısından sorun teşkil eden “*elverişli bayrak*” uygulamaları ile mücadele olduğu için sorunun vurgulanmasına yönelik “*elverişli bayrak*” kavramı kullanılacaktır.

“*Elverişli bayrak*” terimi artık medyada denizcilik endüstrisinde olduğu kadar uzun süredir yaygın olarak kullanılan bir kavramdır. Bu ifade, yaygın kapitalizmin kötülüklerini ve kâr peşinde koşarken işçi haklarını, güvenlik standartlarını ve çevre korumasını göz ardı etmeyi ifade eder hale gelmiştir. Bu ifade, özellikle Exxon Valdez, Braer, Erika ve Prestige tankerlerinin batması sonucu yaşanan önemli petrol kirliliğinin ardından geniş bir geçerlilik ve duygusal güç kazanmıştır. Daha az duygusal bir ifadeyle “*açık gemi sicili*” olarak bilinen “*elverişli bayrak*” kavramının standart bir tanımı yoktur<sup>106</sup>. Öğretilerde elverişli bayrak kavramına yönelik tanımlamalar yapılmıştır. Genel kabul gören bir tanıma göre elverişli bayrak, “*işlevsel olarak yabancılara ait ve yabancılardan kontrolünde olan gemilerin, hangi nedenle olursa olsun, gemileri kaydeden kişiler için uygun ve elverişli koşullar altında tesciline izin veren herhangi bir ülkenin gemi sicili*”ni ifade etmektedir<sup>107</sup>. Bu tanımı agresif bir şekilde genişleten bir tanımlama ise Uluslararası Taşımacılık Çalışanları Federasyonu (ITF) tarafından “*bir geminin intifa hakkının ve kontrolünün, geminin bayrağının bulunduğu ülkeden başka bir yerde bulunduğu tespit edilirse, gemi bir elverişli bayrak altında seyrediyor olarak kabul edilir*” şeklinde yapılmıştır<sup>108</sup>. Siyasi ve politik bakış açısının dışına çıkarak elverişli bayraklar, elverişli bayrak, gemi sahiplerine vergi muafiyeti, sosyal güvenlik kanunlarında istisnalar ve tescil şartlarında gemi adamlarının ve gemi sahiplerinin uyrukluğu gibi hususlarda kolaylıklar sağlayan, fakat bayrağını taşıyan gemiler üzerinde uluslararası genel kabul görmüş düzenleme ve standartlara uygunluk konusunda etkin bir denetim sağlamayan gemi sicilleridir.

---

<sup>106</sup> Coles ve Watt (n 1) 45.

<sup>107</sup> Boleslaw Adam Boczek, *Flags of Convenience – An International Legal Study* (Harvard University Press 1962) 2.

<sup>108</sup> Hamad Bakar Hamad, ‘Flag of Convenience Practice: A Threat to Maritime Safety and Security’ (2016) 1 *Journal of Social Science and Humanities Research* 207, 209. ITF tarafından elverişli bayrak olarak nitelendirilen gemi sicillerinin tam listesi için bkz. Tablo 2.



<b>ITF tarafından elverişli bayrak olarak nitelendirilen bayrak devletleri</b>	
Antigua and Barbuda	Lebanon
Bahamalar	Liberya
Barbados	Malta
Belize	Madeira
Bermuda (UK)	Marshall Adaları (USA)
Bolivya	Mauritius
Kamboçya	Moldova
Kamerun	Moğolistan
Cayman Adası	Myanmar
Komorlar	North Kore
Cook Adası	Palau
Curaçao	Panama
Kıbrıs	Sao Tome and Principe
Ekvatorial Gine	Sierra Leone
Faroe Adaları (FAS)	St. Kitts and Nevis
Fransız Uluslararası Gemi Sicili (FIS)	St. Vincent
Alman Uluslararası Gemi Sicili (GIS)	Sri Lanka
Gürcistan	Tanzanya (Zanzibar)
Cebelitarık (UK)	Togo



Honduras	Tonga
Jamaika	Vanuatu

Tablo 2<sup>109</sup>

## B. Elverişli Bayrakların Ortaya Çıkış Süreci

Elverişli bayrakların ortaya çıkışına ilişkin tarihsel sürece bakıldığında, başlangıçta gemi siciline, bireylere ve şirketlere ait gemilerin vatandaşı olduğu devletin ulusal sicillerine kaydedildiği, genelde gemilerin kendi uyruklüğünü taşıyan kişiler tarafından sahiplenildiği ve yabancıların genellikle tescil için gerekli nitelikleri karşılamadığı görülmektedir<sup>110</sup>. Bu sicil sistemi sayesinde, o devletin ekonomik yaşamı, ulusal güvenliği ve savunması korunmaktadır. Bu dönemde uluslararası deniz ticareti bugünkü kadar yaygın olmadığından ve yabancıların tescil talebi oldukça düşük olduğundan dolayı, ulusal gemi sicili dışında uygulamalara pek rastlanmamaktadır. Bununla birlikte, 13. yüzyılın başından itibaren, yabancı gemi sahiplerine ait gemilerin de tescil edilmesi gerektiğine yönelik talepler artmaya başlamaktadır<sup>111</sup>. Bu taleplerin temelinde gemi sahiplerinin belirli ticaretlere erişim kazanma gibi ekonomik amaçlar ve/veya zamanın denizcilik güçleri altında koruma arama gibi politik veya güvenlikle ilgili çeşitli uygun amaçlar yatmaktadır<sup>112</sup>. Özellikle İngiliz ticaret gemilerinin, İspanya'nın deniz ticareti üzerinde tekel sahibi olduğu 16. yüzyılda Batı Hint Adaları ticaretinde İspanyol bayrağını kullanması<sup>113</sup>, 17. yüzyılda, İngiliz gemilerinin, İngiliz kısıtlamalarından kaçınmak için Newfoundland'dan gelen balıkçı gemilerinde Fransız bayrağını kullanması, 19. yüzyılda ticari balıkçı gemileri için İrlandalı gemi sahiplerinin Fransız bayrağını kullanması ve İngiliz gemi sahiplerinin Norveç bayrağını kullanmaya başlaması yabancı bayrakların ekonomik amaçlı kullanımlarına örnek verilebilir<sup>114</sup>. Bununla birlikte 18. ve 19. yüzyıllarda Doğu Akdeniz'de, genellikle Fransız, Osmanlı ve Rus donanmaları denizin bu kısmına hakim oldukları için yabancı gemilerin bu

<sup>109</sup> <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> s.e.t. 13.04.2022.

<sup>110</sup> Özman (n 7) 189.

<sup>111</sup> Rogers (n 43) 16.

<sup>112</sup> ibid 18.

<sup>113</sup> Le T Thuong, 'From Flags of Convenience to Captive Ship Registries' (1987) 27 Transportation Journal 22.

<sup>114</sup> Francisco J Montero Llacer, 'Open Registers: Past, Present And Future' [2003] Marine Policy 513, 514.



devletlerin bayraklarını kullanması<sup>115</sup>, 18. yüzyılda gemi sahibinin milliyeti ne olursa olsun, Fransız menfaati için mal taşıyan gemilerin Fransız bayrağı altında seyretmesi uygulaması (daha sonra Fransa'nın vergileri ve diğer ücretleri artırması üzerine birçok gemi sahibi gemilerini Avusturya bayrağı altında tescil ettirmiştir), 18. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı Devleti'nin kontrolünden kaçmak isteyen Yunan gemilerinin Rus bayrağını kullanması<sup>116</sup>, Amerikalı gemi sahiplerinin, İngiliz kısıtlamalarından kaçınmak amacıyla 1812 savaşı sırasında gemilerini Portekiz'de tescil ettirmesi, 1830'dan 1850'ye kadar, yeni bağımsızlığını kazanan Güney Amerika devletlerinin, İngiliz kontrolünü aşmak için gemilerini başka bayraklar altında kaydettirmesi, 19. yüzyılda, Cenevizli gemi sahiplerinin Korint Körfezi'nde Fransız egemenliğine karşı koymak için İngiliz bayrağını kullanması, gemi sahiplerinin kendi devletlerini etkileyen siyasi veya ekonomik nitelikteki engelleri veya kısıtlamaları aşmak için yabancı gemi sicillerine tescili kabul ettiklerini göstermektedir<sup>117</sup>. Benzer uygulamalarla yakın tarihte de karşılaşmak mümkündür. Örneğin, 1987 yılında Kuveyt'in, İran-Irak savaşındaki üçüncü ülke gemilerine yönelik artan saldırılar karşısında alarına geçilmesiyle ortaya çıkmıştır. Kuveyt'ten petrol taşıyan pek çok gemi sahibi, tankerlerini ya SSCB'nin ya da ABD'nin bayrağı altında yeniden kaydettirme ve deniz taşımacılığı için iki süper gücün diplomatik ve askeri korumasını elde etme yarışına girmiştir. Bu doğrultuda, bazı Kuveyt tankerleri ABD, SSCB ve İngiltere gibi büyük devletlerin bayrağı altında yeniden tescil edilmiştir<sup>118</sup>.

II. Dünya Savaşı'na kadar geçen tarihsel süreç, denizcilikle uğraşan devletlerin, ticaretle uğraşan gemilere özel koruma sunarak kendi bayraklarını taşıyan gemiler üzerinde münhasır kontrol elde ettiklerini, böylece deniz ticaretindeki hakimiyetlerini büyük ölçüde sürdürebildiklerini ve hatta genişletebildiklerini göstermektedir<sup>119</sup>. Korsanların ve deniz haydutlarının okyanusun pek çok

<sup>115</sup> Thuong (n 113) 22.

<sup>116</sup> Llacer (n 114) 514.

<sup>117</sup> Rogers (n 43) 18.

<sup>118</sup> Robin Rolf Churchill ve Alan Vaughan Lowe, *The Law of the Sea* (B. 2, Manchester University Press 1988) 207.

<sup>119</sup> Devletler açısından kendi bayrağını taşıyan gemilerden oluşan büyük ticaret filolarına sahip olmak özellikle savaş zamanlarında önemli bir rol oynamıştır. Bayrak devletleri savaş ya da barış zamanında ticaret gemilerine düşmanlarıyla ticareti durdurmalarını, ticaret gemilerinin asker taşımacılığı gibi hizmetler vermesini ve hatta bir savaş gemisine dönüştürülmesini emretme yetkisine sahip olduğundan dolayı, ticaret filoları ulusal gemi filosofunun dördüncü kolu olarak bile kabul edilmiştir. Philipp Wendell, *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law* (Springer 2007) 10.



yerinde dolaştıkları zamanlarda, ticaret gemilerinin bayrağını taşıdığı devletin donanma gemileri tarafından yürütülen koruma faaliyetlerinin, bir gemi sahibinin, kaydolacağı gemi sicilini seçmesinde önemli bir faktör olduğu; bu koruma görevine karşılık, bayrak devletlerinin gemi sahiplerinin gemilerini tescil ettirebilmeleri için çok sert şartlar koyduğu görülmektedir. Özellikle gemi sahiplerinin bayrak devletinin vatandaşı olması, gemiyi bayrak devletinde inşa ettirmiş olması veya başka bir devletin bayrağını taşıyacaksa gemiyi satmalarına izin verilmemesi ve mürettebat üyelerinin bayrak devletinin uyrukluğunu taşıması gibi şartlar gemi siciline kaydı oldukça zorlaştıran sebepler arasında göze çarpmaktadır<sup>120</sup>. Bu uygulamalar sert ulusal gemi sicilinin ilk uygulamalarına örnek teşkil etmektedir.

20. yüzyılın başlarında da “*gelişmemiş*” bir devletin bayrağının gemi sahiplerine çok az koruma sağladığı düşünüldüğünden, bu tarz devletler gemi sahipleri için çekici gelmemiştir. Bu nedenle, güçlü deniz filolarına sahip olan devletler, bayrağını taşıyan ticaret gemileri aracılığıyla uluslararası ticareti kontrol altında tutmuşlardır. Bütün devletler denizi seyrüsefer için kullanmakta yasal olarak özgür olmasına rağmen, sadece birkaç devlet bu özgürlükten gerçek anlamda faydalanmak için yeterli sermayeyi, deniz korumasını ve ticaret bağlantısını bir araya getirmiştir. Ancak bu durum, II. Dünya Savaşı’ndan sonra, gemi sahiplerinin bayrak devletlerinin yüklediği yükümlülüklerin, sundukları faydalardan çok daha ağır bastığını fark etmesiyle değişmiştir. Bu değişimin temelinde, geleneksel denizci devletlerin gemilerin tesciline ilişkin katı şartlarının aksine açık sicillere sahip yeni bayrak devletlerinin, gemi sahiplerine tescil konusunda önemli ek avantajlar sunmaya başlamış olması vardır<sup>121</sup>.

Modern zamanlarda elverişli bayrak uygulamaları kullanımı 1920’lerde, birkaç Amerikan şirketinin gemilerini Panama ve Honduras sicillerine devretmesiyle başlamıştır<sup>122</sup>. Bu devletlerdeki gemi sicilinin çekiciliği, geminin yaşı ve durumu, anonim mülkiyet, ucuz mürettebat ve vergi muafiyeti ile ilgili gevşek

---

<sup>120</sup> ibid.

<sup>121</sup> ibid 10–11.

<sup>122</sup> Thuong (n 113) 22. 1922’de Amerikan gemilerinde içki satışının engellenmesine ilişkin yasak düzenlemelerinden kaçınmak için Reliance ve Resolute adlı iki yolcu gemisi Amerika Birleşik Devletleri bayrağından Panama’ya devredilmiştir. Aslında yasak, 1920’lerde Panama bayrağına önemli bir destek sağlamıştır. 1925’te Panama, özellikle yabancı tonajı çekmeyi amaçlayan, liberal bir şekilde hazırlanmış bir denizcilik kanununu yürürlüğe koymuştur. Aynı dönemde, United Fruit Company’nin muz ticareti yapan gemi filosu Amerika Birleşik Devletleri bayrağından Honduras’ın bayrağına devredilmiştir. Coles ve Watt (n 1) 51.



kurallardan kaynaklanmıştır<sup>123</sup>. Çok geçmeden, bazı Avrupalı gemi sahipleri de kolayca gizli ticarete girmek ve kendilerini olası denizcilik taleplerine karşı korumak için elverişli bayraklardan yararlanmaya başlamışlardır. II. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında, ABD hükümeti, ABD bayrağını taşıyan gemilerin savaş bölgelerine girmesini yasaklayan Tarafsızlık Yasasını ihlal etmeden Birleşik Krallık'a temel savaş malzemelerini taşıyabilmeleri için daha fazla ABD bayraklı geminin Panama bayrağına devredilmesine izin vermiştir<sup>124</sup>. ABD'nin savaş sırasında çıkarları için kullandığı bu uygulama, savaş sonrasında önu alınamayan bir fenomene dönüşmüştür.

II. Dünya Savaşı'ndan önceki yıllarda yavaş yavaş başlayan ulusal bayraklardan kaçış 1950'lerde ivme kazanmıştır. Gemi sahipleri, örneğin Liberya ve Panama bayrakları altında hüküm süren özgürlükçü koşullardan yararlanmaya çalıştıkça, geleneksel denizcilik devletlerinin filolarının sayısında büyük ölçüde azalma görülmüştür<sup>125</sup>.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra, elverişli bayrak devletlerinin sayısı katlanarak artmış, çok sayıda gemi Panama ve Liberya bayrakları altında kaydolmaya başlamıştır. Böylece gemi sicili Panama ve Liberya için bir gelir kaynağı haline gelmiş ve bu ülkelerde açık gemi sicili uygulanmaya başlamıştır<sup>126</sup>. Liberya ve Panama'nın ardından, birçok az gelişmiş deniz ülkesi de açık gemi sicili prosedürüne geçiş yapmaya başlamıştır. 1960'lı yıllarda, elverişli bayrak devletleri hızla artan bir popüleriteye kavuşmuş ve bu yüzyılın ortalarında Liberya, en büyük gemi siciline sahip olan İngiltere'yi geride bırakmıştır<sup>127</sup>.

Son 40 ila 50 yılda, denizcilik endüstrisi, endüstrinin artan işletme maliyetlerini, istihdam maliyetlerini ve finansman ihtiyaçlarını gidermek ve kârlılığı artırarak denizcilik endüstrisinin büyümesini sürdürmek ve teşvik etmek için açık sicil sistemini geliştirirken; geleneksel denizcilik uluslarında bulunan gemi sahipleri ise, daha düşük girdi maliyetlerinden ve ekonomik açıdan daha faydalı ortamlardan yararlanmak için, bu sicillere yönelim göstermişlerdir<sup>128</sup>. Bu duruma tepki olarak geleneksel denizcilik ülkeleri de gemileri kendi ulusal

<sup>123</sup> Syed Khawar Ali Shah ve Kanwar Muhammad Javed Iqbal, 'Improving Ship Register: Traditional Registry Versus Flag Of Convenience' (2021) 27 Journal of Contemporary Issues in Business and Government 2869, 2871.

<sup>124</sup> Coles ve Watt (n 1) 48; Thuong (n 113) 22.

<sup>125</sup> Coles ve Watt (n 1) 28.

<sup>126</sup> Shah ve Iqbal (n 123) 2871.

<sup>127</sup> Coles ve Watt (n 1) 48.

<sup>128</sup> Shah ve Iqbal (n 123) 2871.





bayrakları altında tutmak için etkin vergi oranlarını düşürmüş ve mali teşvikler sunmuş ve yeni sicil uygulamaları oluşturma yoluna gitmiştir<sup>129</sup>. Bu durum ikinci ya da uluslararası gemi sicillerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. İkinci gemi sicilleri elverişli bayraklardan ulusal sicile dönüş için teşvik edici olsa da elverişli bayraklar sağladığı avantajlardan dolayı hala cazibesini sürdürmeye devam etmektedir.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından 2021 yılında hazırlanan raporlarda<sup>130</sup> gemi sahibi gerçek kişilerin veya şirketlerin uyrukluğunu taşıdığı devletlerle, bunlara ait gemilerin bayrağını taşıdığı devlet arasındaki farklılık net bir şekilde gösterilmiş, dünya deniz ticaretinde kullanılan gemilerin büyük bir kısmının elverişli bayrak taşıdığı ortaya konulmuştur.

Economy of ownership (Ranked by number of ships owned)	Flag of registration (Ranked by number of ships registered)							
	Panama	China	Liberia	Marshall Islands	Singapore	China, Hong Kong SAR	Indonesia	World
China	655	4 887	152	103	62	935	8	7 318
Greece	465	0	1 101	1 055	28	20	2	4 705
Japan	2 066	0	252	234	169	54	7	4 029
Singapore	282	4	242	137	1 459	134	95	2 843
Germany	34	0	580	96	74	18	0	2 395
Indonesia	16	2	7	9	8	1	2 232	2 321
Norway	48	0	89	132	81	50	4	2 042
United States of America	67	0	95	318	8	37	1	1 813
Russian Federation	34	0	117	0	2	1	0	1 786
China, Hong Kong SAR	324	20	53	69	51	886	3	1 764
<b>World</b>	<b>6 653</b>	<b>4 933</b>	<b>3 909</b>	<b>3 732</b>	<b>2 541</b>	<b>2 440</b>	<b>2 398</b>	<b>53 973</b>

**Tablo 3 – Gemi Sahiplerinin Bağlı Olduğu Piyasalar ve Gemi Sayısına Göre Bayrak Devletlerinin Dağılımı<sup>131</sup>**

<sup>129</sup> Thuong (n 113) 28.

<sup>130</sup> Raporun tam metni için bkz. <<https://tinyurl.com/54jxjbs7>> s.e.t. 08.09.2022.

<sup>131</sup> <[https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref\\_8IVYHP88](https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref_8IVYHP88)> s.e.t. 08.09.2022.



Economy of ownership (Ranked by tonnage owned)	Flag of registration (Ranked by tonnage registered)							
	Panama	Liberia	Marshall Islands	China, Hong Kong SAR	Singapore	Malta	China	World
Greece	27 924	94 234	80 325	1 262	1 763	63 639	0	373 417
China	23 461	11 564	6 505	81 330	4 964	2 951	105 657	244 556
Japan	136 971	24 099	14 510	3 143	10 130	829	0	241 848
Singapore	11 884	18 655	8 972	7 248	73 258	3 198	964	139 064
China, Hong Kong SAR	12 600	5 785	3 528	72 367	4 878	839	135	104 219
Germany	870	33 112	5 019	1 296	3 844	5 795	0	86 197
Korea, Republic of	40 042	1 379	26 474	1 089	29	356	2	86 093
Norway	1 993	5 027	8 384	8 742	4 622	1 339	0	64 043
Bermuda	1 495	7 500	21 472	8 169	1 247	172	0	64 034
France	4 400	11 132	17 686	2 700	1 261	7 379	0	57 023
<b>World</b>	<b>343 601</b>	<b>300 076</b>	<b>274 016</b>	<b>205 011</b>	<b>136 164</b>	<b>116 373</b>	<b>106 879</b>	<b>2 116 401</b>

**Tablo 4 – Gemi Sahiplerinin Bağlı Olduğu Piyasalar ve Gemi Tonajına Göre Bayrak Devletlerinin Dağılımı<sup>132</sup>**

Yukarıdaki tablolardan da anlaşılacağı üzere, dünya gemi tonajına göre bayrak devletlerinin dağılımına bakıldığında ilk 5 sırada elverişli bayrakların yer almaktadır.

### C. Temel Özellikleri

İlk olarak elverişli bayraklarda uluslararası gemi sicilindeki gibi geminin gerçekte ait olduğu ülke ile bayrağını taşıdığı ülke farklıdır. Bu sicilleri birbirinden ayırt eden temel özelliklerden birisi elverişli bayrak uygulamalarında tanınan ayrıcalıklardır<sup>133</sup>. Bu ayrıcalıklar Birleşik Krallık Hükümeti tarafından 1970 yılında hazırlanan bir raporda, elverişli bayrakların ortak özellikleri olarak şu şekilde ortaya koyulmuştur<sup>134</sup>:

- Elverişli bayraklar, ticaret gemilerinin vatandaş olmayanlar tarafından mülk edinilmesine ve/veya kontrolüne izin verir.
- Elverişli bayrakların gemi siciline erişim kolaydır. Bir gemi genellikle yurtdışındaki bir konsolosluğun ofisinde gemi siciline tescil olabilir.
- Elverişli bayraklarda gemilerden elde edilen gelir üzerinden alınan vergiler, yerel olarak uygulanmaz veya çok düşük oranda uygulanır. Tonaja dayalı bir kayıt ücreti ve yıllık ücret, normalde yapılan tek ücrettir. Gelecekte vergiden muafiyet konusunda bir garanti veya kabul edilebilir bir taahhüt de verilebilir.

<sup>132</sup> <[https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref\\_8IVYHP88](https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref_8IVYHP88)> s.e.t. 08.09.2022.

<sup>133</sup> Karataş ve Şimdi (n 77) 75.

<sup>134</sup> Coles ve Watt (n 1) 46–47.



- Elverişli bayrak devleti, genellikle kayıtlı gemiler için ulusal bir gereklilik aranmayan küçük bir ülkedir. Ancak büyük tonajlı gemilerden aldığı çok küçük ücretlerden elde edilen gelirler, ulusal geliri ve ödemeler dengesi üzerinde önemli bir etki yaratabilir<sup>135</sup>.
- Elverişli bayraklar, gemilerde vatandaş olmayan personel bulundurulmasına serbestçe izin verir. Elverişli bayraklarda uluslararası düzenlemeyi etkili bir şekilde dayatacak ne herhangi bir hükümet ne bir idari mekanizma ne de şirketleri kontrol etme arzusu veya gücü vardır<sup>136</sup>.

Belirtmek gerekir ki bu raporda belirtilenlerin yanı sıra şu şartları taşıyan gemi sicillerinin “*sözde-ulusal gemi sicili*”<sup>137</sup> olarak da adlandırıldığı görülmektedir<sup>138</sup>:

- Sicilin bayrak devletinin topraklarında bulunmaması gerekir.
  - Sicilin bayrak devleti tarafından değil, özel bir kuruluş tarafından yönetilmesi gerekir.
  - Bayrak devleti tüm yasal işlevleri sicile devreder.
  - Bayrak devleti, yasal işlevlerin IACS<sup>139</sup> üyesi olmayan üyelere devredilmesine ve alt delegasyonuna izin verir.
  - Bayrak devleti, kendi topraklarında “paravan” şirketler kurulmasını teşvik eder ve kolaylaştırır.
- Gemilerin mülkiyeti ve kontrolünde şeffaflık yoktur.

<sup>135</sup> Elverişli bayraklar, gemi sahiplerinin ulusal vergilendirmeden ve gemilerinin mürettebatında aranan niteliklerden kaçınmasını ve gemi sahiplerine ucuz işgücü istihdam ederek mürettebat maliyetlerini düşürmesini sağlarken, bu devletler bir kayıt ücreti ve yıllık ücret alarak kazanç sağlamaktadır. Tanaka (n 90) 294.

<sup>136</sup> Bu özellik, çoğu elverişli bayrak devleti, artık kendi bayrakları altındaki standart altı tonajlı gemilerin emniyet ve güvenlik konularında uluslararası düzenlemelere uygunluklarını sağlamak için önemli ölçüde denetimlerini arttırdığından dolayı yaygınlığını yitirmektedir. Coles ve Watt (n 1) 47.

<sup>137</sup> Uluslararası deniz ticareti yapan en az aşağıdaki 17 aktif bayrak devletinin Sözde-Ulusal Bayrak Devleti kategorisi için tartışılan kriterleri karşıladığı kabul edilmektedir: *Antigua ve Barbuda, Barbados, Belize, Bolivya, Kamboçya, Komorlar, Cook Adaları, Ekvator Ginesi, Honduras, Kiribati, Marshall Adaları, Moğolistan, St Vincent ve Grenadinler, Sao Tome ve Principe, Tonga, Tuvalu ve Vanuatu*. Mansell (n 8) 109.

<sup>138</sup> ibid 108.

<sup>139</sup> Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS), gemilerin klaslanması ve sörveyi için standartlar üzerinde anlaşmaya varan ve dünya gemi tonajının %90'undan fazlasını temsil eden 10 dernekten oluşan bir birliktir. ibid.



Gemi sahipleri açısından elverişli bayrakların olumlu yönleri ve temel özellikleri şu şekilde ifade edilebilir<sup>140</sup>:

- Gemi sahibine, geminin yaşı, güvenlik gereksinimleri, bayrak devletinin vatandaşı olma gibi şartlara bağlı kalmaksızın gemisini tescil imkânı sağlar<sup>141</sup>.
- Gemi sahibinin gemiyi tescil ettiği devlette vergiden kaçınmasını sağlar. Kısaca gemi sahibi için elverişli bayraklar vergi cennetidir.
- Mürettebatın bayrak devletinin uyrukluğunda bulunma şartı olmadığı için gemi sahibinin küresel işgücü piyasasından ucuz işgücü istihdam etme özgürlüğü vardır.
- Gemi sahibi için daha düşük mürettebat maliyeti sağlar. Çünkü uluslararası bir sicile tescil, genellikle uluslararası pazarda sınırsız bir mürettebat seçimi anlamına gelirken; gemi sahibi ağır ulusal ücret tarifelerine tabi tutulmaz<sup>142</sup>;
- Gemi sahibine ana ülkenin deniz güvenliği kontrolünden kaçınma imkanı sunar.
- Gemi sahibi için daha az denetim ve düzenleyici işlem imkanı sağlar. Fakat günümüzde bu özelliğin önemi, liman devleti kontrollerinin artması dolayısıyla azalmaktadır.
- Elverişli bayraklar gemi sahibine gemi mülkiyetinin anonimliğini sağlar<sup>143</sup>. Özellikle gemiden başka bir varlığa sahip olmayan gemi sahibi şirketin sermayesi, kamuya açık başvuru gerekliliklerinin az olduğu veya hamiline yazılı paylara izin verilen elverişli bayrak devletlerinde gizlenebilir; yönetici ve görevliler, şirketin işleyişinde veya geminin işletilmesinde hiçbir söz hakkına sahip olmayan kişiler olabilir. Bu koşullar altında geminin gerçek pay sahiplerini tespit etmek neredeyse imkansızdır.
- Elverişli bayrak uygulamaları geminin piyasa değerinin artmasını sağlar.

<sup>140</sup> Coles ve Watt (n 1) 48; Taş (n 94) 79; <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> s.e.t. 13.04.2022.

<sup>141</sup> Ancak çoğu elverişli bayrak devleti, artık sicillerine ilk kez giren gemilere yaş sınırları uygulamaktadır ve bazı durumlarda daimi sicil belgesinin verilmesinden önce sorveylerde ısrar edilmektedir (örneğin, Panama, Bahamalar, Barbados). Coles ve Watt (n 1) 47.

<sup>142</sup> Taşıma maliyetlerindeki birkaç önemli değişkenden biri mürettebat giderleri olduğundan, uluslararası denizcilik endüstrisindeki oldukça rekabetçi bir pazar, gemi sahiplerini açık gemi siciline sahip devletlere başvurmaya sevk etmektedir. Tanaka (n 90) 294.

<sup>143</sup> Gemi sahiplerinin anonimliği, geminin karıştığı çatma olaylarında ve deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin davalarda gemi sahibine tazminat davası açılmasını daha az olası kılar. Wendell (n 119) 10.



- Gemi sahipleri gemiyi kolaylıkla nakite dönüştürülebilir.
- Geminin işletme maliyetleri düşer.

Gemi sahipleri artan kazançlar sayesinde daha kolay yeni tonaj elde etme imkânı bulur.

Uluslararası Taşımacılık Çalışanları Federasyonu (ITF), bir bayrak devletinin bir elverişli bayrak olarak tespitinde genellikle aşağıdaki kriterleri dikkate almaktadır<sup>144</sup>:

- Bayrak devletinin, temel insan haklarına ve sendikal haklara saygı, örgütlenme özgürlüğü ve iyi niyetli sendikalarla toplu pazarlık hakkı dahil olmak üzere gemilerinde uluslararası asgari sosyal standartları uygulama yeteneğinin ve isteğinin varlığı,
- ILO Sözleşmelerinin ve Tavsiyelerinin onaylanma ve uygulanma derecesine göre tespit edilen sosyal kayıtlar,
- IMO Sözleşmelerinin onaylanması ve uygulanması ile ortaya konan ve liman devleti kontrol teftişleri, eksiklikleri ve tutuklamaları ile ortaya konan güvenlik ve çevre kayıtları.

Tüm bu bilgiler ışığında elverişli bayrakların ortak özelliklerini kısaca şu şekilde özetlemek mümkündür:

- Basit ve esnek tescil sürecine sahip olması,
- Sicile erişimin kolay olması,
- Tescil ücretlerinin düşük ve ucuz olması,
- Vatandaş olmayanların mülkiyetine ve / veya kontrolüne izin verilmesi,
- Gemilerin vatandaş olmayanlar tarafından işletilebilmesi,
- Hiç vergiye tabi tutulmama veya düşük vergiye tabi tutulma,
- Mürettebat maliyetlerinin oldukça düşük olması,
- Mürettebatın haklarını korumaya yönelik sendikal hakların ve kuruluşların olmaması ya da etkisiz olması,
- Geminin daha az düzenleyici işleme tabi olması,
- Gemi üzerinde denetimin ve kontrolün yetersiz ve az olması,
- Gemi sahibinin anonim olması.

<sup>144</sup> <<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> s.e.t. 13.04.2022.



## D. Sakıncaları

Küreselleşme süreci elverişli bayrakların sakıncalarını giderek derinleştirmiştir. Özellikle giderek sertleşen rekabetçi denizcilik pazarında, her yeni elverişli bayrak, mümkün olan en düşük ücretleri ve minimum düzenlemeyi sunarak kendini tanıtmaya zorlanırken; diğer taraftan gemi sahipleri de rekabet edebilmek için gemilerini çalıştırmanın en ucuz ve en az düzenlemeye tabi yollarını aramaya zorlanmaktadır<sup>145</sup>. Bu durum, söz konusu pazardan pay almak isteyen küçük denizci devletlerin elverişli bayrak haline gelmesine ve sorunun giderek derinleşmesine neden olmuştur.

Elverişli bayraklar, yabancı gemi sahiplerine, gemilerini elverişli gemi sicilinin ait olduğu devletin bayrağı altında tescil ettirmeye izin vermekte ve ilgili devletlerle gemi arasında gerçek bağ ya çok az kurulmakta ya da hiç kurulamamaktadır<sup>146</sup>. Bu gerçek bağın kurulmasını engelleyen ve elverişli bayrakları gemi sahiplerine çekici kılan pek çok etken vardır. En temelde elverişli bayrakların çekiciliği, geminin yaşı ve durumu, ucuz mürettebat, vergi muafiyeti, denetimsizlik ve anonim mülkiyet ile ilgili gevşek kurallardan kaynaklanmaktadır<sup>147</sup>. Elverişli bayrakları çekici kılan bu durumlar, diğer taraftan bu bayrakları uluslararası topluma, gemi sahiplerine, gemi adamlarına yönelik birtakım sakıncaları da içerisinde barındırmaktadır.

İlk olarak elverişli bayraklar, ulus-devletlerin vergilendirme, mülk edinme ve mülkiyeti düzenleme yetkilerini, rekabet üzerindeki kontrolünü, ücret oranlarını ve çalışma koşullarını düzenlemesini, çevreye koruma sağlamasını azaltmaktadır<sup>148</sup>.

Uluslararası hukukun kirlilik önleme düzenlemelerine uymamak için mürettebat standartlarındaki esneklikler ve özellikle eski gemiler ve eskimiş ekipman nedeniyle seyir güvenliğinin tehlikeye atılması ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) kaza soruşturmaları hakkında rapor sunma gerekliliğine uyulmaması gibi durumlar elverişli bayrakların önemli sakıncalarındandır<sup>149</sup>. Gerçekten de geminin yaşı ve yolculuğa elverişli olup olmadığı konusunda elverişli bayrak devletlerinin belli bir standarda sahip olmaması ya da daha düşük

<sup>145</sup> <<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> s.e.t. 13.04.2022.

<sup>146</sup> Tanaka (n 90) 194.

<sup>147</sup> Shah ve Iqbal (n 123) 2871.

<sup>148</sup> Anthony van Fossen, 'Flags of Convenience and Global Capitalism' (2016) 6 International Critical Thought 359, 359.

<sup>149</sup> Boleslaw Adam Boczek, *International Law: A Dictionary* (Oxford Press 2005) 280.



standartlar araması, elverişli bayraklara tescil edilen bu gemilerin deniz seyrüseferini, açık deniz çevresini ve deniz canlı kaynaklarını ve kıyı devleti ile liman devletlerinin deniz alanlarını ve canlı kaynaklarını risk altına sokmaktadır.

Elverişli gemi sicilleri, az gelişmiş devletlerin filoları da dahil olmak üzere, diğer bütün devletlerin ticaret filolarının gelişimini engellemektedir. Özellikle birçok geleneksel denizci devletin bayrağını taşıyan gemi sayısında, elverişli bayraklardaki çekici vergi teşvikleri ve düşük maliyetler yüzünden önemli düşüşler olmuştur<sup>150</sup>. Gerçekten de elverişli bayrak devletleri tarafından alınan düşük ücretler ve vergiler, daha düşük mürettebat maliyetleri ve bazı durumlarda uluslararası güvenlik standartlarına uyma zorunluluğundan kaynaklanan tasarruflar ile, gemi sahiplerinin işletme maliyetlerini düşürdüğünden dolayı sıklıkla gemileri elverişli bayraklar altında kayıtlı olmayan gemi sahipleri karşısında önemli bir rekabet avantajı sağlamaktadır<sup>151</sup>. Bu durum ise ulusal gemi sicillerinde yer alan gemi sahiplerinin, yarışan piyasa ekonomisinde daha rahat rekabet edebilmek için elverişli bayraklara kaymasına neden olmaktadır.

Elverişli bayrakların genellikle gemi güvenliğine ilişkin konularda gemileri üzerinde etkin yargı yetkisini kullanmak istememekte ya da kullanmaktan kaçınmaktadır<sup>152</sup>. Bayrak devleti tarafından konulan kurallara uyulmaması, hiçbir şekilde elverişli bayraklara özgü olmasa da elverişli bayrakların, kendi bayraklarını taşıyan gemiler tarafından ilgili kural ve standartlara riayet edilmesini etkin bir şekilde yerine getirmeyi taahhüt etmedikleri konusunda haklı olarak endişe vardır. Gerçekten de elverişli bayraklar seyir güvenliğine, mürettebatın çalışma koşullarına, balıkçılık ve deniz kirliliğinin düzenlenmesine ilişkin konularda sıkı hukuki yaptırımlar getirme ve uygulama konusunda isteksiz davranmaktadır. Bu isteksizliğin temelinde, bu yaptırımların elverişli bayrağın cazibesini olumsuz etkileyecek olması ve ilgili devletin tescilden kaynaklanan ekonomik getirilerden mahrum kalacak olması vardır<sup>153</sup>.

<sup>150</sup> Thuong (n 113) 28. Ulusal gemi siciline sahip bayrak devleti filolarındaki düşüşü ve elverişli bayrak gemi filolarındaki artışı gösteren grafikler için bkz. <[https://youtu.be/UzISTExzfP4?si=cQQR-OntH19ovX\\_m](https://youtu.be/UzISTExzfP4?si=cQQR-OntH19ovX_m)> s.e.t. 13.04.2022.

<sup>151</sup> Churchill ve Lowe (n 118) 208.

<sup>152</sup> ibid.

<sup>153</sup> Tanaka (n 90) 194.



Bununla birlikte elverişli bayrak uygulamaları, bu devletlere ait gemilerde çalışan gemi adamları bakımından da önemli sorunlar doğurmaktadır. Gemi adamlarının karşılaştığı sorunlar özetle şunlardır<sup>154</sup>:

- Çok düşük ücretlere çalışmak zorunda olmaları,
- Özellikle eski gemiler elverişli bayraklara tescil edildiğinden dolayı, gemi içindeki yaşam koşullarının olumsuz olması,
- Gemilerdeki gıda ve temiz içme suyunun yetersiz olması,  
Stres ve yorgunluğa yol açan uzun çalışma sürelerinin olması.

Bu sorunlara ek olarak elverişli bayraklar, gemi sahiplerinin bayrak devletinin çalışma düzenlemelerinden kaçınmasını sağlarken, gemi adamlarına düşük ücretler ödemenin ve gemi adamlarını uzun çalışma saatlerine ve güvenli olmayan çalışma koşullarına zorlamanın bir aracı haline gelmiştir. Gemiler bir elverişli bayrağa tescil edildiğinde, gemi sahipleri genellikle bulabilecekleri en ucuz işçiyi işe almakta, asgari ücret ödemekte ve mürettebatın yaşam standartlarını ve çalışma koşullarını düşürerek maliyetleri azaltmaya çalışmaktadır. Bununla birlikte bazı elverişli bayraklar, zayıf güvenlik ve eğitim standartlarına sahip olmasının yanı sıra mürettebatın uyuşmasına herhangi bir kısıtlama getirmemektedir. Bu durum bazen dil farklılıkları nedeniyle gemi adamlarının birbirleriyle etkili bir şekilde iletişim kurmasını engellediği için, geminin güvenliği ve verimli çalışması riske girmektedir<sup>155</sup>. Ayrıca elverişli bayrak uygulaması, gemi sahiplerinin çalışma alanındaki yargı yetkisinden ve denizcilik ülkelerinin diğer mevzuatından kaçınmalarına izin verdiği için bu ülkelerdeki denizcileri iş fırsatlarından mahrum bırakmaktadır<sup>156</sup>.

Elverişli bayrak devletine tescil edilen gemilerin sahipleri, herhangi bir milliyetten denizci istihdam etme özgürlükleri sayesinde, mürettebat üyelerinin veya işçi sağlayan devletlerin güvenlik ve sosyal standartları uygulama girişimlerini etkin bir şekilde engelleyebilir. Güvenlik ve sosyal standartların uygulanması, elverişli bayrak sicilinin işleyişi ile tutarlı değildir. Elverişli bayrakların genellikle tek amacı, kayıt ücretlerini ve yıllık tonaj aidatlarını toplamaktır<sup>157</sup>.

<sup>154</sup> <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> s.e.t. 13.04.2022.

<sup>155</sup> <<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> s.e.t. 13.04.2022.

<sup>156</sup> Boczek (n 149) 280.

<sup>157</sup> Thuong (n 113) 28.





Elverişli bayraklara tescil, gemi bakımı ve işletimi ile gemi adamı istihdamında güvenlik ve sosyal standartların gözetilmemesini kolaylaştırır. Bu sicile kayıtlı gemiler ile elverişli bayrak devletleri arasında gerçek bir ekonomik bağ olmadığında, bu tür standartları uygulamak zordur. Elverişli gemi siciline kayıtlı gemilerin gerçek sahipleri her zaman belirlenemez. Bu yüzden, zaten göstermelik olan kimliklerini kolayca değiştirebilirler ve böylece güvenlik ve sosyal standartları tekrar tekrar ihlal etmelerine rağmen tanınmaktan kurtulurlar. Ayrıca gerçek gemi sahipleri ve gemi kaptanı gibi kilit gemi personeli, elverişli bayrak devletlerinin dışında ikamet ettiği için, kamu soruşturması ve kovuşturmasından kolaylıkla kaçınabilirler<sup>158</sup>.

Açık gemi sicilinin anonimliği, elverişli bayraklarda bayrak devletinin yargı yetkisinden ve kontrolünden kaçmak isteyen gemi sahiplerinin en çok önem verdiği konulardan birisidir. Gemi sahipleri geminin karışacağı kaza veya kirlilik olaylarında elverişli bayrakların karmaşık mülkiyet düzenlemelerini, “*kurumsal peçe*” olarak kullanarak tazminat sorumluluğundan kurtulmaktadır<sup>159</sup>. Bu durum deniz kirliliğinden etkilenen kıyı devletleri ile diğer devletlerin ve diğer kişi, kurum ve kuruluşların önemli maddi kayıplara uğramasına neden olmaktadır.

Elverişli bayraklarla yasadışı avlanma da acil bir endişe konusudur<sup>160</sup>. Elverişli bayrakları taşıyan standartların altında seyreden gemilere, deniz kirliliği olaylarında<sup>161</sup>, yasadışı, bildirilmemiş ve düzensiz balıkçılık faaliyetlerinde sık sık rastlanmaktadır<sup>162</sup>. Yasadışı, Bildirilmemiş ve Düzensiz balıkçılık (IUU balıkçılık) faaliyetleri, balık stoklarının yağmalanmasına ve denizlerdeki canlı yaşamın tahrip olmasına neden olmaktadır. Elverişli bayrak devletlerinde herhangi bir vergilendirme olmadığından işletme maliyetleri oldukça düşüktür. Bu devletlerde gemiler bir sezonda birçok kez yeniden bayraklandırılabilir ve isim değiştirebilir<sup>163</sup>. Bayrak atlama (flag hopping) olarak bilinen bu

<sup>158</sup> ibid.

<sup>159</sup> Mansell (n 8) 109.

<sup>160</sup> Tanaka (n 90) 194.

<sup>161</sup> Genel olarak elverişli bayrak taşıyan gemilerin, geleneksel ticaret filolarına kıyasla denizde orantısız olarak daha yüksek bir zarar payına sahip olduğu doğru olsa da bazı elverişli bayrak filoları, geleneksel denizcilik bayrakları altındakilere göre nispeten daha fazla sayıda modern tanker ve diğer kargo gemilerine sahiptir. Boczek (n 149) 280.

<sup>162</sup> Shah ve Iqbal (n 123) 2871.

<sup>163</sup> Elverişli bayrak devletlerinde gemilerin tescili, balıkçı gemilerinin herhangi bir kısıtlama olmaksızın yeniden işaretlenmesini mümkün kılan bir yasal boşluk oluşturmaktadır. Bayrak devletlerinin birçoğunun vergi cennetleri işletmesi gerçeğiyle birleştiğinde, bu tür olanaklar IUU balıkçılığını karlı hale getirmeye yardımcı olur. Uygulamada, balıkçı gemilerini bir



uygulamanın yaygınlaşmasının arkasında elverişli bayrak devletlerindeki denetimsizlik vardır. Ayrıca bu balıkçı gemiler, açık deniz paravan şirketleri tarafından işletildiği için, gemi sahiplerinin kimliği gizli kalmakta ve sorumlulara ulaşmak zorlaşmaktadır. Bununla birlikte, yasadışı balıkçılık faaliyetleri yürüten balıkçı gemileri genellikle yine elverişli bayraklara kayıtlı Soğutmalı Taşıma Gemileri (Reefers) tarafından desteklenmektedir. Bu gemiler, bir bölgedeki balıkçı gemilerinin yüklerini aktarmalarına ve balıkçı gemilerinin bir limana dönmesine ve yakıt ikmali yapmasına gerek kalmadan yeniden mürettebat oluşturmalarına imkân sağlamaktadır<sup>164</sup>.

### E. Mücadele Yöntemleri

Yukarıda detaylı olarak değinildiği üzere 1986 yılında, BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD) himayesinde, bayrak devleti ile bayrağını taşıyan gemiler arasında gerçek bir bağın güçlendirilmesi amacıyla 1986 BM Gemilerin Tescili Sözleşmesi kabul edilmiş; bu Sözleşme ile bayrak devleti tarafından yetki ve kontrolün etkin bir şekilde uygulanması için kesin yöntemler ortaya konulmuştur<sup>165</sup>. Sözleşmeyle getirilen özellikle gemilerin mülkiyeti, gemilerin personel alımı ve gemilerin ve gemi sahibi şirketlerin yönetimine ilişkin düzenlemeler, bayrak devleti ile bayrağını taşıyan gemiler arasındaki gerçek bir bağın kurulmasının kilit unsurlarını oluşturmaktadır<sup>166</sup>. Bu konular yukarıda detaylı şekilde ele alındığı için burada üzerinde ayrıca durulmayacaktır. Ancak söz konusu Sözleşme'nin henüz yürürlüğe girmemiş olması, Sözleşme'nin etkinliğini oldukça azaltmaktadır. Ayrıca büyük filo sahibi elverişli bayrak devletlerinin kısa vadede bu Sözleşmeyi onaylayıp onaylayamayacakları şüpheli görünmektedir. Bu durum, hukuki dayanağın eksikliğinden dolayı elverişli bayraklarla mücadeleyi zorlaştırmaktadır.

Elverişli bayrak devletleri ile mücadele konusunda münferit hükümetler ve Avrupa ülkeleri tarafından limanlarına gelen elverişli gemi siciline kayıtlı gemilerin incelenmesi konusunda anlaşmaya varılmış ve bu kontrol mekanizmasına Liman Devleti Kontrolü (bundan sonra LDK olarak ifade

---

sicilden diğerine taşımak gelişen teknoloji ve internet sayesinde oldukça kolaylaştığından (bkz. [www.flagsofconvenience.com](http://www.flagsofconvenience.com)), bu durum IUU balıkçılıkla uğraşan gemilerin elverişli bayraklara geçişini çok cazip hale getirir. 'Why Fish Piracy Persists: The Economics of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing', (OECD 2005) 40.

<sup>164</sup> Shah ve Iqbal (n 123) 2872.

<sup>165</sup> James R Crawford, *Brownlie's Principles of Public International Law* (B. 8, Oxford Press 2012) 532.

<sup>166</sup> Tanaka (n 90) 194.



edilecektir) adı verilmiştir<sup>167</sup>. LDK, geminin durumunun ve donanımının uluslararası düzenlemelerin gerekliliklerine uygun olduğunu ve geminin bu kurallara uygun olarak çalıştırıldığını ve işletildiğini doğrulamak için ulusal limanlarda yabancı gemilerin denetlenmesidir<sup>168</sup>. Elverişli bayrak devletleri, üzerinde anlaşmaya varılan uluslararası yasal belgelerde yer alan taahhütlerini yerine getirmemekte ve bunun sonucunda bazı gemiler, deniz ortamının yanı sıra yaşamları da tehdit eden, emniyetsiz bir durumda seyretmektedir. İşte LDK'lar, standart altı gemileri ortadan kaldırmak uyumlaştırılmış bir denetim sistemi sağlamaktadır<sup>169</sup>. LDK'ya ilişkin olarak liman devletleri tarafından Bölgesel MoU'lar<sup>170</sup> oluşturulmaktadır<sup>171</sup>. LDK, 1978 yılında Avrupa'da Liberya bayraklı bir geminin bozuk ekipman nedeniyle Fransa'nın kuzey kıyısında petrol sızıntısına yol açmasıyla başlamıştır. Bu olay, Avrupa devletlerini gemiler için güvenlik standartlarını düzenlemek ve uygulamak için bir anlaşmaya varmaya zorlamış ve Paris MoU imzalanarak ilk mutabakat zaptı ortaya çıkmıştır. O zamandan bu yana Bölgesel MoU'lar aracılığıyla liman devleti kontrolü küresel bir denetim şekline dönüşmüştür<sup>172</sup>.

---

<sup>167</sup> Thuong (n 113) 29.

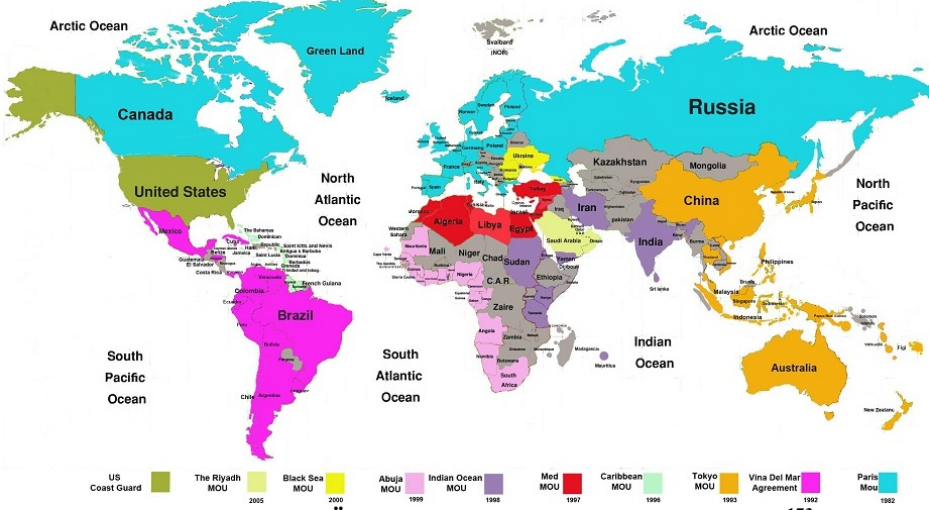
<sup>168</sup> <<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> s.e.t. 14.04.2022.

<sup>169</sup> [http://www.medmou.org/What\\_IS\\_PSC.aspx](http://www.medmou.org/What_IS_PSC.aspx)> s.e.t. 14.04.2022.

<sup>170</sup> Liman Devleti Kontrolüne ilişkin 9 Bölgesel Mutabakat Zaptı (MoU) imzalanmıştır: Avrupa ve Kuzey Atlantik (Paris MoU); Asya ve Pasifik (Tokyo MoU); Latin Amerika (Acuerdo de Viña del Mar); Karayipler (Karayip MoU); Batı ve Orta Afrika (Abuja MoU); Karadeniz bölgesi (Karadeniz MoU); Akdeniz (Akdeniz MoU); Hint Okyanusu (Hint Okyanusu MoU); Riyad MoU; ve ABD Sahil Güvenlik MoU. <<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> s.e.t. 14.04.2022.

<sup>171</sup> Hakan Selim Canca, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin Yayıncılık 2015) 42.

<sup>172</sup> <<https://www.mitags.org/flag-vs-port-state/>> s.e.t. 14.04.2022.



Görsel 1 – Dünya Üzerindeki Bölgesel MoU'ların Dağılımı<sup>173</sup>

Elverişli bayraklarla mücadele konusunda kabul edilen ilk önemli bölgesel mutabakat muhtırası, 1978 Paris MoU'dur. Paris MoU kapsamında yapılan denetimler, kaptan ve mürettebatın yetkinliğini, makine, gemi ve ekipmanın durumunu içermektedir. Paris MoU, elverişli bayrak gemilerini LDK denetimlerine dayalı olarak Beyaz, Gri ve Kara olmak üzere üç liste halinde sınıflandırmakta ve gözaltı oranlarına göre sıralanmış kayıt listeleri yayınlanmaktadır. Kara listedeki gemilere Paris MoU ülkelerinin<sup>174</sup> limanlarına giriş izni verilmemekte veya eksiklikler giderilinceye kadar gözaltına alınmaktadır<sup>175</sup>. Bir geminin güvenlik veya çevre koruma için gerekli eksiklikleri gidermek için bir limanda yaşayacağı gecikmenin doğuracağı maliyet, elverişli bayrakların maliyet çekiciliğini azaltmaktadır. Bununla birlikte, liman devleti denetimleri sonrasında yayınlanan başarı veya başarısızlık oranları, gemileri kötü sicile sahip bayrak devletlerini kullanmaktan caydıran bir yaptırım haline gelmektedir<sup>176</sup>.

<sup>173</sup> <http://www.medmou.org/World.aspx> s.e.t. 14.02.2022.

<sup>174</sup> Bu ülkeler: Belçika, Bulgaristan, Kanada, Hırvatistan, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya Federasyonu, Slovenya, İspanya, İsviç ve Birleşik Krallık. <http://www.medmou.org/ParisMoU.aspx> s.e.t. 14.04.2022.

<sup>175</sup> Shah ve Iqbal (n 123) 2872.

<sup>176</sup> Charlisle (n 93) 323.



Genel olarak elverişli bayrak sorununun temelinde, denizcilik ve balıkçılık endüstrisindeki uluslararası rekabetten kaynaklandığı göz önünde bulundurulduğunda, uluslararası anlaşmalarda ve mahkeme kararlarında aranan “gerçek bağ” gereksiniminin sıkılaştırılmasının etkili bir çözüm sağlayıp sağlayamayacağı tartışmalıdır<sup>177</sup>. Gerçek bir bağlantının var olması için, tescil devletinin, vatandaşlarının ya gemide istihdam edilmesini talep etme ya da o geminin sahipliğinde adil bir paya sahip olma şartlarını taşıması gerekir. Uluslararası toplum elverişli bayrakların, gemilerin tescil koşullarını kademeli olarak katılaştırma ve aynı zamanda yeni elverişli gemi sicili imkanlarının oluşturulmasını kısıtlayarak elverişli bayrakların “aşamalı olarak kaldırılmasını” sağlamalıdır. Mevcut elverişli bayraklara kayıtlı gemi sahipleri ya yatırımlarını kendi ülkelerine geri göndermeli, ya mevcut elverişli bayrak devletleri ile gerçek bir bağ kurmalı ya da yatırımlarını devrederek diğer az gelişmiş devletlerle veya gelişmiş piyasa ekonomisi ülkelerle “gerçek bağ”lar kurmalıdırlar<sup>178</sup>.

İlk ortaya çıkan elverişli bayrakların büyük çoğunluğu ne bir idari denetim mekanizmasına ne de kendi bayraklarını taşıyan gemilerin düzenlenmesi ile ilgili ulusal veya uluslararası düzeyde etkili düzenlemeleri uygulama yetkisine sahiptir. Bununla birlikte, gemi sicili koşullarının oldukça gevşek olması ve gemi sahiplerinin herhangi bir ülkeden gemi adamı çalıştırabilme imkanına sahip olması, elverişli bayrakların, ulusal gemi sicillerine kıyasla çok daha kalitesiz olarak nitelendirilmesine neden olmuştur. Denizcilikle ilgili bu temel sorunu çözmek için, önde gelen elverişli bayraklar, uluslararası toplumun bayrak devletlerine yönelik getirdiği sayısız yükümlülüklerini, kurallarını ve teftiş rollerini Klaslama Kuruluşlarına devretmeye başlamıştır<sup>179</sup>. Bu durum, elverişli bayraklarla gemiler arasındaki gerçek bağın sağlanmasına önemli bir katkı sağlamıştır. Gerçekten de bir geminin uluslararası bir Klaslama Kuruluşu tarafından sörvey ve belgelendirilmesi, uygulamada, ister yeni inşa isterse ikinci el olsun, bir gemi sahibinin tescil başvurusunda bulunduğu noktada bir bayrak devletinin kullanabileceği en güvenilir bağımsız bilgi kaynağıdır. Bir geminin Klas Kuruluşu geçmişi, asgari olarak geminin inşasının temel kaydını, geminin çalışma ömrü boyunca bakımı ve havuzlama döngülerini içermelidir. Bu kayıtlar, bayrak devletinin özellikle eski gemilerin kabul edilebilirliği veya başka

---

<sup>177</sup> Tanaka (n 90) 194.

<sup>178</sup> Thuong (n 113) 28.

<sup>179</sup> Shah ve Iqbal (n 123) 2871.



türlü olup olmadığı konusunda objektif bir değerlendirme yapması için en iyi fırsatı temsil eder<sup>180</sup>.

## SONUÇ

Bir bayrak devletin bayrağını taşıyan gemiler üzerinde sahip olduğu yetkileri ve kontrolü etkin bir şekilde uygulayabilme kapasitesini ifade eden “gerçek bağ” kavramı, özellikle “elverişli bayrak” uygulamaları ile mücadele isteğinin bir ürünüdür. Gerek 1982 BMDHS’de gerekse 1986 BM Gemilerin Tescili Sözleşmesi’nde yer alan bu kavram, elverişli bayrak sayılarındaki artışın bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu gerçek bağın güçlendirilmesi, elverişli bayraklarla mücadelenin en önemli adımıdır. Bu doğrultuda, gemi sahiplerinin veya işletenlerin, vatandaşlık veya o ülkede sürekli ikamet etme gibi tescil şartlarına bağlanması, eğer bunlar bir tüzel kişiye tüzel kişiliğin idare merkezinin o devletin ülkesinde bulunması veya tüzel kişiliğin pay sahiplerinin büyük bir kısmının bayrak devletin vatandaşlarına ait olması gibi tescil şartları getirilmesi, bayrak devleti ile bu kişiler arasındaki bağı güçlendirecektir. Bu şartlardan en azından birisinin sağlanması, gemi üzerinde bayrak devletin etkin bir denetim yapmasını kolaylaştıracaktır. Bu konuda bayrak devletlerine önemli yükümlülükler getiren 1986 BM Gemilerin Tescili Sözleşmesi’nin de bir an önce yürürlüğe girmesini sağlamak ve daha çok devletin bu Sözleşme’ye taraf olmasını sağlamak üzere, gerek Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gerek BM Genel Kurulu tarafından, tavsiye niteliğinde kararlar alınmalıdır. Ayrıca IMO, UNCTAD gibi uluslararası örgütlerin öncülüğünde yapılacak bir uluslararası konferansta oluşturulacak ek Protokol ile Sözleşme’nin yürürlüğe giriş süreci hızlandırılmalıdır. Bu Sözleşme ile getirilen kuralların dünya genelinde uygulanmaya başlaması ve uluslararası bir örf ve âdet hukuku kuralı haline dönüşmesi sağlanırsa, elverişli bayrak sayısında da önemli bir azalma yaşanacaktır.

Yine elverişli bayrak ile mücadelede büyük önem arz eden yöntemlerden birisi de Liman Devleti Kontrolleridir. Deniz ticaretinde en önemli kavramlardan birisi liman devleti kavramıdır. Çünkü bir limandan yola çıkan her gemi yolculuğunu başka bir limanda bitirmek zorundadır. Eğer genel kabul görmüş uluslararası sözleşmelere, standartlara ve prosedürlere uygun olmayan standart altı olduğu kanıtlanmış bir gemi varsa ve söz konusu standart altı gemileri hiçbir liman devleti kendi limanlarına almazsa, bu gemiler ticaret yapamaz hale geleceği için,

<sup>180</sup> Coles ve Watt (n 1) 27.



kendilerini bu kurallara uymak zorunda hissedeceklerdir. Aynı bu gemileri bayrağı altında tutmaya devam eden uygulama elverişli bayrak taşıyan gemiler için de uygulanabilir. Eğer elverişli bayrak taşıyan gemiler, uluslararası toplumun getirmiş olduğu standartlara ya da sözleşmelere uymuyorsa, bu gemiler limanlara hiç alınmayarak ya da limanlarda kontrol süreleri uzatılarak baskı altına alınabilir. Bu durum gemi sahiplerinin veya işletenlerin maliyetlerini arttırarak ve hatta zarar etmelerine neden olarak bu kişileri, gemilerini uluslararası standartlara ve sözleşmelere uygun hale getirmek zorunda bırakacaktır. Yine elverişli bayraklara ait gemilerin limanlara hiç alınmaması söz konusu olursa, bu durumda gemi sahipleri elverişli bayraklardan kaçarak ulusal ya da yarı ulusal gemi sicillerine geçmek zorunda kalacaklardır. Görüldüğü üzere, uluslararası sözleşmelerde bayrak devletlerine getirilen yükümlülüklerin elverişli bayraklar gibi bayrak devletleri tarafından yerine getirilmediği durumlarda, bu kontrolü liman devletinin yerine getirmesidir. Bu denetimin etkili ve sistemli bir şekilde tüm liman devletleri tarafından uygulanması halinde elverişli bayrak uygulamalarının giderek azalacağı ve hatta sona ereceği düşünülmektedir. Limanlara erişimin reddine ilişkin netlik ve tek tip uygulama için, IMO tarafından bir model geliştirilebilir. Kanaatimizce IMO tarafından geliştirilecek modelde özellikle standart altı gemilerin tespiti konusunda geminin yaşı, geminin genel kabul görmüş uluslararası sözleşmelerdeki teknik özelliklere uygunluğu, geminin karıştığı deniz kazalarına, kirlilik olaylarına ya da yasa dışı balıkçılık faaliyetlerine ilişkin bilgiler gibi hususlar dikkate alınmalıdır.

Elverişli bayrak devletleri ile mücadelede önemli etkenlerden birisi de denetimleri gerçekleştiren klas kuruluşlarıdır. Uluslararası sözleşmelerde genel olarak kabul edilen standartlara göre, gemilere verilen sertifikaların öncesinde veya sonrasında belirli periyotlarda, bayrak devletinin yetkilendirdiği görevliler veya tanınmış kuruluşlar tarafından bir sörvey ve denetim gerçekleştirilmektedir. Bu sörvey ve denetimlerde, görevlilerin veya kuruluşların, geminin karıştığı kazalarda veya deniz kirliliği gibi ciddi zararlar meydana geldiğinde gerekli özeni göstermediği, ihmallerde bulunduğu veya kasıtlı olarak eksiklikleri göz ardı ettiği durumlar tespit edilirse, bu kişilerin ve kuruluşların sorumlu olduğu kabul edilerek, dolaylı olarak da bu kişileri yetkilendiren bayrak devletinin sorumluluğu ortaya çıkarılabilir. Bu düzenleme, IMO tarafından kabul görmüş uluslararası sözleşmelerde zımnî bir değişiklik yoluyla uygulanabilir hale getirilebilir.

IMO, tanınmış klas kuruluşlarının performansını değerlendirmek ve bu kuruluşların IMO'nun zorunlu kararlarındaki standartları karşılamasını sağlamak



için bir yöntem bulmalıdır. Bu durum, tanınmış klas kuruluşlarının bayrak devletinden bağımsız olarak denetlenmesini ve sonuçların doğrudan IMO'ya raporlanmasını gerektirir. Belirli tanınmış klas kuruluşlarının gemilere verilen sertifikaların standartları karşılamadığı durumda, liman devletleri bu durumu bildirerek bu kuruluşlar tarafından verilen sertifikaları kabul etmeyi reddedebilmelidir.

## KAYNAKÇA

Boczek BA, *Flags of Convenience – An International Legal Study* (Harvard University Press 1962)

—, *International Law: A Dictionary* (Oxford Press 2005)

Canca HS, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin Yayıncılık 2015)

Cartner JAC, Fiske RP ve Leiter TL, *The International Law of the Shipmaster* (Informa 2009)

Charlisle R, 'Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998' (2009) 19 *The Northern Mariner/le marin du nord* 319

Churchill RR ve Lowe AV, *The Law of the Sea* (B. 2, Manchester University Press 1988)

Coles R ve Watt E, *Ship Registration: Law and Practice* (B. 2, Routledge 2009)

Crawford JR, *Brownlie's Principles of Public International Law* (B. 8, Oxford Press 2012)

Ercan Ö, 'Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye'nin Durum Analizi' (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2010)

Gauci GM ve Aquilina K, 'The Legal Fiction of a Genuine Link as a Requirement for the Grant of Nationality to Ships and Humans – the Triumph of Formality over Substance?' (2017) 17 *International and Comparative Law Review* 167

Hamad HB, 'Flag of Convenience Practice: A Threat to Maritime Safety and Security' (2016) 1 *Journal of Social Science and Humanities Research* 207





Hosanee NM, ‘A Critical Analysis Of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 Of The 1982 United Nations Convention On The Law Of The Sea’ (The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2009 – 2010 2009)

Karataş A ve Şimdi H, ‘Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal?’ [2019] The Journal of Operations Research, Statistics, Econometrics and Management Information Systems 71

Kuran S, *Uluslararası Deniz Hukuku* (B. 7, Beta Basım AŞ 2021)

Kurt H, ‘Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun Değerlendirilmesi’ [2014] Ankara Barosu Dergisi 271

Llacer FJM, ‘Open Registers: Past, Present And Future’ [2003] Marine Policy 513

Mansell JNK, *Flag State Responsibility* (Berlin Heidelberg 2009)

Özman A, *Deniz Hukuku*, vol I (B. 1, Turhan Kitabevi 2006)

Öztürk OB, ‘Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma’ (Yayımlanmamış Yüksek lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2015)

Pazarcı H, *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap* (B. 12, Turhan Kitabevi 2021)

Pourmotamed B, ‘Parallel Registration of Ships’ (Master Thesis For The Master of Law Programme, Göteborg University 2008)

Ptashenchuk O, ‘The Concept Of “Genuine Link” In The International Maritime Law’ (Kyiv University of Law at the National Academy of Sciences of Ukraine 2013)

Ready NP, ‘Nationality, Registration and Ownership of Ships’ in Malgosia Fitzmaurice ve diğerleri (eds), *Shipping Law*, vol 2 (Oxford Press 2016)

Rogers R, ‘Ship Registration: A Critical Analysis’ (Masters’ thesis, The World Maritime University 2010)



Shah SKA ve Iqbal KMJ, 'Improving Ship Register: Traditional Registry Versus Flag Of Convenience' (2021) 27 *Journal of Contemporary Issues in Business and Government* 2869

Shaw MN, *Uluslararası Hukuk* (İbrahim Kaya ed, Yücel Acer ve diğerleri çvr, B. 8, Türkiye Bilimler Akademisi 2019)

Tanaka Y, *The International Law of the Sea* (B. 3, Cambridge University Press 2019)

Taş AF, 'The Registration Of Ships: An Evaluation In The Context Of Genuine Link And Flag Of Convenience Practices' [2021] *Law and Justice Review* 67

Thuong LT, 'From Flags of Convenience to Captive Ship Registries' (1987) 27 *Transportation Journal*

van Fossen A, 'Flags of Convenience and Global Capitalism' (2016) 6 *International Critical Thought* 359

Wendell P, *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law* (Springer 2007)

'Why Fish Piracy Persists: The Economics of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing', (OECD 2005)

## **İNTERNET KAYNAKLARI**

<<https://www.dzkk.tsk.tr/Destek/icerik/yavuz-sinifi>> s.e.t. 04.03.2022

<<https://www.surfpac.navy.mil/Ships/By-Class/>> s.e.t. 04.03.2022

<<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> s.e.t.  
13.04.2022

<<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> s.e.t. 13.04.2022

<<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> s.e.t.  
14.04.2022

<[http://www.medmou.org/What\\_IS\\_PSC.aspx](http://www.medmou.org/What_IS_PSC.aspx)> s.e.t. 14.04.2022



---

<<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> s.e.t. 14.04.2022

<<https://www.mitags.org/flag-vs-port-state/>> s.e.t. 14.04.2022

<<http://www.medmou.org/World.aspx>> s.e.t. 14.02.2022

<<http://www.medmou.org/ParisMoU.aspx>> s.e.t. 14.04.2022





# DEHUKAMDER

DEHUKAM DENİZ HUKUKU DERGİSİ  
DEHUKAM JOURNAL OF THE SEA AND MARITIME LAW

*DEHUKAMDER - Volume: 6 / Issue: 2 / Year: 2023, pp. 1-100*

-Çeviri / Translation-

## CONCEPT OF SHIP REGISTRY IN INTERNATIONAL MARITIME LAW: FIGHTING DIMENSION WITH FLAGS OF CONVENIENCE\*

*ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA GEMİ SİCİLİ KAVRAMI:  
ELVERİŞLİ BAYRAKLARLA MÜCADELE BOYUTU*

Asst. Prof. Tacettin Çalık\*\*

### ABSTRACT

Today, approximately 90% of world trade is carried out over the seas. Advances in technology have changed the meaning of the concept of “distance”, overseas investments have increased and the volume of maritime trade has constantly grown. In this context, effective inspection of ships, which are the basic elements of maritime trade, is of great importance. Because inadequately inspected ships can cause marine pollution and loss of living species in marine ecosystems. This situation has become a problem that concerns not only those engaged in maritime trade, but also all people who are the real owners of the seas where the ships sail. The greatest responsibility in combating these problems on the flag states where the ship is registered. In this regard, the fight against flags of convenience, which have been widely used in the last 50 years and threaten the future of international maritime trade, is of great importance for the international community.

\* Research Article, Received: 13.12.2023 / Accepted: 14.05.2024.

Copyright: All kinds of publication, printing, reproduction and distribution rights of the article belong to DEHUKAMDER (Ankara University National Center for the Sea and Maritime Law Journal of the Sea and Maritime Law). The scientific, ethical and legal responsibility of the article belongs to the authors.

Ethical Statement: The author(s) declare that the preparation of this article is in accordance with ethical rules.

Conflict of Interest Declaration: The author(s) have no conflict of interest to declare.

Declaration of Support and Acknowledgement: None.

\*\* Asst. Prof., Head of International Law Department, Faculty of Law, Pamukkale University (tcalik@pau.edu.tr) (ORCID ID: 0000-0001-7096-9851).



**Key Words:** •Ship Registry •National Ship Registries •Flag of Convenience •Open Ship Registries •1986 United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships

## **INTRODUCTION**

Considering that 90 percent of world trade is carried out through seas, the concept of flag state and the jurisdiction of the flag state are of great importance in terms of international law. A flag state is the state to which a ship is a national, whose flag it flies, and whose exclusive sovereignty it is under. One of the most basic concepts associated with the flag state is the ship registry, which provides the establishment of a legal link between the ship and the flag state. In order for ships to fly the flag of a state and have the nationality of that state, they must be registered in the ship registry of that state. In addition, in order for ships to sail on the high seas and anchor in the port of another state, they must be registered in the ship registry of a state. Each ship must be registered in only one state ship registry. As a result of this principle, ships cannot be registered in the ship registry and fly the flag of more than one state. Ships that fly the flag of more than one state and use them according to convenience, may be assimilated to a ship without nationality, and all states have jurisdiction over these ships.

One of the basic principles in the registration of ships is the existence of a genuine link between the ship and the flag state in which the ship is registered. Flag of convenience practices, which have become widely used in the last 50 years, is a phenomenon that prevents the establishment of a genuine link between the flag state and the ship and causes the control mechanism on ships to disappear. In particular, shipowners' preference for flags of convenience for reasons such as tax advantages, low costs and avoiding legal regulations causes various difficulties by causing lack of control and regulation in the maritime sector.

Factors such as rapid developments in the maritime sector around the world, ships voyaging to regions far from flag states, and flag states not effectively imposing sanctions on shipowners make it difficult to ensure effective controls on ships. In addition, factors such as increasing economic and political pressures, excessive increase in the number of ships and tonnage, and the expansion of maritime transport traffic in ports cause flag states to gradually lose their control authority over the ships flying their flag. This situation causes flag of convenience states with no genuine link to become widespread and these flags to control a significant portion of the world ship tonnage. UNCTAD's 2021 reports revealed significant differences between the states of nationality of



shipowners and the states whose flags the ships fly, and emphasized that the majority of ships used in world maritime trade sail under flags of convenience. The acceleration of shipowners' transition from national ship registries to flags of convenience has created the need to examine and combat this problem. In this regard, in our study, after discussing the emergence of the concept of ship registry, the issue of registration in the ship registry will be examined in detail. In this section, the provisions of the 1986 United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, which was signed with the efforts of important traditional maritime states but has not yet entered into force, will be taken into consideration. Finally, after briefly touching on the types of ship registry used in international law, the basic features of flags of convenience, also called open ship registry, and how to combat these practices will be examined comprehensively.

## I. DEFINITION OF SHIP REGISTRY

Flag states are authorized to ensure the exercise of freedom of the high seas in international law. Accordingly, each state may keep a registry in which details of merchant ships having its nationality and flying its flag are entered<sup>1</sup>. This registry is called “*ship registry*”. In addition, it is possible to define the ship registry as “*an official registry that indicates both the physical and legal status of ships with certain qualifications, thus making this information public.*”<sup>2</sup>. In another definition, the ship registry is defined as “*an official registry that determines the restrictions, annotations, objections regarding ships and their nationality and names*”<sup>3</sup>. According to another definition, ship registry; it refers to the official registry or registers in which information such as the ship's name, registry number, place of registration, owner, and nationality of the owners are recorded<sup>4</sup>. In the light of this information, the ship registry is basically the official registry that enables the determination of the nationality of a merchant ship, showing the basic characteristics of the ship such as the name of the ship, its owners, the nationality of the owners, the port of mooring, as well as special

<sup>1</sup> Richard Coles and Edward Watt, *Ship Registration: Law and Practice* (2nd edn, Routledge 2009) 3; Olena Ptashenchuk, ‘The Concept of “Genuine Link” in the International Maritime Law’ (Kyiv University of Law at the National Academy of Sciences of Ukraine 2013) para 3.

<sup>2</sup> Orkun Burak Öztürk, ‘Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma’ (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2015) 120.

<sup>3</sup> Hayrettin Kurt, ‘Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun Değerlendirilmesi’ [2014] Ankara Barosu Dergisi 271, 274.

<sup>4</sup> Article 2 of the 1986 Ships Registration Convention.



situations such as ship pledges and liens established on the ship and ensuring publicity.

The states that keep the ship registry are called “*states of registry*”. According to another definition, the state of registration is “*the state in which a ship is registered in the ship registry*”<sup>5</sup>. For ships, as a rule, the state of registration is also the flag state. Because after ships are registered in the ship registry of a state, they are entitled to fly the flag of that state. Merchant ships registered in the ship registry carry the flag of the registration state, indicating that they are registered in the ship registry of that state and have the nationality.

## II. HISTORICAL DEVELOPMENT OF SHIP REGISTRY<sup>6</sup>

National ship registry practices are based on Roman Imperial Law. It later became common practice in the City-States of Medieval Italy<sup>7</sup>. During the Middle Ages, due to the limited capabilities of both ships and their navigation and the absence of wide-ranging international trade, no need arose for states to prosecute or control ships entering and exiting their ports. Early attempts to regulate ships focused on customs duties, cargo handling and nationality rather than design, construction, equipment or safe navigation requirements<sup>8</sup>; ships were specifically registered with the ship's name, owner's name and tonnage, and fraud in such matters led to the confiscation of the ship<sup>9</sup>. In the following periods, for the first time in England in 1660, important requirements for determining ship nationality and identity were included in the Navigation Act issued by Charles II and in the Navigation Acts in force throughout the 17th and 18th centuries<sup>10</sup>. These requirements include marking the ship's name and port of registry, transfer of ownership, proof of place of construction, tonnage, identification registration and changes of captain, and the provision of a unique registration number engraved on the ship's main beam to provide indisputable proof of the ship's identity in the event of a shipwreck. All these requirements were subject to major consolidation in the Merchant Shipping Act 1850, which

---

<sup>5</sup> Article 2 of the 1986 Ships Registration Convention.

<sup>6</sup> Under this heading, only the first practices of the ship registry are mentioned, and the historical development of ship registry types will be discussed in detail under the title “*The Emergence Process of Flags of Convenience*”.

<sup>7</sup> Aydoğan Özman, *Deniz Hukuku*, vol I (1st edn, Turhan Kitabevi 2006) 188.

<sup>8</sup> John NK Mansell, *Flag State Responsibility* (Berlin Heidelberg 2009) 37.

<sup>9</sup> Coles and Watt (n 1) 4.

<sup>10</sup> Mansell (n 8) 26.





established for the first time in England a Central Government Administration responsible for all carriage matters, including registration<sup>11</sup>.

Historically, there has never been an international standard for ship registration. Although an important obligation regarding the registration of ships was introduced in the 1982 UNCLOS, there is no binding international agreement that has entered into force containing detailed regulations regarding the registration process of ships. However, due to concerns about the proliferation of open ship registries or “*flags of convenience*” in the 1970s, the United Nations Conference on the Registration of Ships, held under the auspices of the UN Conference on Trade and Development, was convened in 1984 and the UN Convention on Conditions for the Registration of Ships was signed in 1986<sup>12</sup>. Although the 1986 Convention on the Registration of Ships sets international standards for the registration of ships in a national register, including references to actual affiliation, ownership, management, registration, accountability and the role of the flag state, it is not binding as it has not entered into force.

### III. REGISTRATION IN SHIP REGISTRY

Registration is the recording of information regarding a ship in a special registry in order to be referenced when necessary and to ensure certainty<sup>13</sup>. In other words, registration, which refers to the entry in the official registry of a state, is the most important factor that provides nationality to the ship<sup>14</sup>. The concept of registration, which is generally used to attribute national character to a ship, is the process that means the entry of the characteristics of the ship into the public records of a state. In terms of many international maritime conventions, registration in a particular state is a sufficient linking factor to consider the ship as having the nationality of that state<sup>15</sup>.

In Article 91 of the 1982 UNCLOS, it is clearly emphasized that states have the authority to determine the conditions for granting nationality to ships and the registration of these ships and the right to fly their flag. Therefore, the authority to determine the conditions for registration in the ship registry is left to the

---

<sup>11</sup> *ibid.*

<sup>12</sup> *ibid* 29; Malcolm N Shaw, *Uluslararası Hukuk* (İbrahim Kaya ed, Yücel Acer and others trs, 8th edn, Türkiye Bilimler Akademisi 2019) 435.

<sup>13</sup> Özman (n 7) 188.

<sup>14</sup> Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku* (B. 7, Beta Basım AŞ 2021) 19.

<sup>15</sup> Coles and Watt (n 1) 3.



discretion of each state. States will be able to determine the registration conditions in line with their national legislation and their own interests, taking into account the rules of international law and their obligations arising from international law.

Ships must be registered in a ship registry and fly the flag of the state in which they are registered. However, it should not be forgotten that shipowners have the right to choose the ship registry in which they will register. Therefore, registration of a ship in the ship registry is only possible with the registration request of the shipowners. Ships cannot be registered in a state's ship registry *ex officio* without the request of the shipowners. Shipowners can register their ships in the ship registry of any state they wish, provided that they meet the necessary conditions.

The flag state must establish a ship registry for ships flying its flag, which will be maintained in a manner determined by that state. Vessels authorized to fly their own flag in accordance with the laws and other legal regulations of a state will be registered in this ship registry in the name of the owner(s) or, in cases provided for by national law and other legal regulations, the bareboat charterer<sup>16</sup>.

Subject to the provisions regarding bareboat charters in accordance with Article 4, paragraph 4, of the 1986 Ship Registration Convention, no ship shall be registered simultaneously in the ship registries of two or more States. It would be useful to mention the provisions regarding bareboat charters referred to in this provision. A bareboat charter was first defined in the 1986 Convention on the Registration of Ships as “*a contract for the lease of a ship, for a stipulated period of time, by virtue of which the lessee has complete possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew of the ship, for the duration of the lease*”<sup>17</sup>. As can be understood from this definition, in the presence of bare charter, a state may, in accordance with its own laws and other legal regulations, grant the right to register and fly its flag to a ship leased by a

---

<sup>16</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 11/1.

<sup>17</sup> Article 2 of the 1986 Ship Registration Convention. 4/j of the Turkish Ship Registry Regulation. In this article, bare charter is defined as “*a charter which allows a ship flying the flag of one country to change temporarily to the flag of another country under the responsibility of a shipowner/operator, subject to specific arrangements as to who bears the cost of the ship and to what extent*”. For the full text of the Turkish Ship Registry Regulation, see.

<<https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=7&MevzuatNo=5692&MevzuatTertip=5>> accessed 01.03.2022.



lessor in that state during that lease period<sup>18</sup>. Shipowners or charterers in States Parties to the 1986 Ship Registration Convention must, when engaging in such bareboat chartering activities, fully comply with the registration conditions contained in that Convention<sup>19</sup>. Bareboat chartered ship are registered in the name of the charterer and, for the purpose of achieving the compliance objective of the vessels, the charterer is considered to be the owner of the ship. However, a bareboat charter will not provide the charterer with any ownership rights over the chartered vessel, other than the rights specified in a specific bareboat charter contract<sup>20</sup>. On the other hand, flag states are under the obligation to ensure that a chartered ship flying their flag is subject to their full authority and control<sup>21</sup>. This obligation aims to establish a “*genuine link*” between the chartered ship and the flag state. Additionally, before registering a ship in the ship registry, a state must ensure that the previous registry, if any, has been deleted<sup>22</sup>. In the case of bareboat chartering of a ship, the state of registration must ensure that the ship's right to fly the flag of the former flag state is suspended. In fact, in such cases, the new registration should be carried out upon presentation of evidence of the suspension of the previous registration in respect of the nationality of the ship under the former flag State and details of any mortgage registered<sup>23</sup>. It is believed that the purpose of this obligation is to prevent a ship from being registered in two or more registers at the same time and to prevent shipowners from using the flag according to convenience by registering in more than one register through bareboat charter.

## 1. Ships Requiring Registration

The granting by a state to a shipowner and a ship of the right to fly its national flag must in all cases involve two determinations. The first step is to determine the categories of shipowners authorized to be registered in the national ship registry and to determine whether the shipowner making a particular application falls into one of these categories. The second is to determine the ship categories that are eligible to be recorded in the national registry and to determine whether a particular ship falls into one of these categories<sup>24</sup>. Since there is no single

---

<sup>18</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 12/1.

<sup>19</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 12/2.

<sup>20</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 12/3.

<sup>21</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 12/4.

<sup>22</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 11/4.

<sup>23</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 11/5.

<sup>24</sup> Coles and Watt (n 1) 15.



definition of ship in international law and ships can be classified according to factors such as type, size, age, and purpose of use, each state has the right to determine which categories of ships can be registered under its own laws. This right also imposes an obligation on the flag state to determine how a ship to be registered will be defined<sup>25</sup>.

The 1982 UNCLOS imposes an obligation on each State to maintain a ship register containing the names and characteristics of the ships flying its flag, except for those ships which are excluded by generally accepted international regulations due to their small size. As can be seen, merchant ships, which are excluded from the scope of generally accepted international regulations due to their small size, do not have to be registered in the ship registry. The scope of the term generally accepted international regulations here is the international conventions regarding navigation and ship safety and the protection of the marine environment accepted by IMO<sup>26</sup>. It should be noted that states are not obliged to exclude very small ships from the scope of the ship registry. It is emphasized that registration of only very small ships within the scope of these agreements is not an obligation.

Ships with a length of less than 24 meters, the traditional threshold dimension, according to the basic criterion to which international conventions usually apply, are often classified as “*small ships*”. Although the historical reason for this measurement is unclear, this criterion is accepted internationally, particularly as a result of the 1969 International Convention on the Measurement of Tonnage of

---

<sup>25</sup> For example, in the Turkish Commercial Code No. 6102, article 956 titled “*Vessels Allowed for Registration*” stipulates that “*Merchant ships entitled to fly the Turkish flag*” will be registered in the Ship Registry. Article 957, titled “*Vessels Required for Registration*”, states that “*the owner of every merchant ship of eighteen gross tons or more shall apply for registration*”, which implies that merchant ships under 18 gross tons are not required to be registered. However, it should be noted that in paragraph (b) of the 1st paragraph of the 2nd article of the Turkish International Ship Registry Regulation, “*ships, yachts and all special-purpose, special-built ships built domestically, regardless of the tonnage limit*” can be registered in the Turkish International Ship Registry. It was emphasized that all ships and yachts built within the borders of Türkiye, regardless of the size of the ship, would be registered in the Turkish International Ship Registry.

<sup>26</sup> For example, International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (1974 SOLAS), International Load Line Convention, 1966, International Convention for Measuring the Tonnage of Ships, 1969, International Convention for the Prevention of Marine Pollution Caused by Oil, 1973 (1973 MARPOL), The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (1969 CLC Convention), International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1972/1992 (1972/1992 FUND Convention), International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (1990 OPRC Convention).



Ships. Some states choose tonnage rather than length as the determining criterion for whether a ship must be registered or whether there is a separate category or register for small ships<sup>27</sup>. Many flag states offer a special registry specifically catering to small vessels, to facilitate the registration of vessels less than 24 meters in length and thus allow the registration of mortgages required by financiers lending for the purchase of such smaller but still valuable vessels<sup>28</sup>.

Ships that are not of a certain size in the definition of ships made in the 1986 Ship Registration Convention are excluded from the scope of the Convention. According to this definition, a ship is defined as “*Self-propelled seagoing vessels used in international maritime commerce for the carriage of goods, passengers or both, excluding ships of less than 500 gross registered tons.*” From this definition and from Article 3, which determines the scope of the Convention, it is understood that the provisions of this Convention shall apply only to self-propelled seagoing vessels used in international maritime trade over 500 gross tons.

Only merchant ships and government ships operated for commercial purposes are registered in the ship registries. Therefore, warships and ships in government service that are not operated for commercial purposes are not required to be registered.

## 2. Matters to be Registered

Registration procedures and the determination of the issues that can be recorded in the ship registry are, of course, a matter that concerns the national legislation of each state<sup>29</sup>. Classically these details will include the ship's dimensions and

---

<sup>27</sup> See Article 956 of the Turkish Commercial Code No. 6102.

<sup>28</sup> Coles and Watt (n 1) 26.

<sup>29</sup> For example, in Article 1960 of the Turkish Commercial Code No. 6102, which regulates the content of ship registration, the ship owner is required to notify the following issues along with the registration request:

*“a) Name of the ship.*

*b) Type and main material used in its construction.*

*c) Mooring port.*

*d) If it is possible to determine, the place where it was made and the year it came off the sled.*

*e) Official measurement results and machine power.*

*f) Owner of the ship;*

*1. If it is a real person, its name and surname, TR ID number, trade name, if any, and trade registry office where it is registered and its registry number.*



tonnage, a description of the main engines and the name and address of the registered owner. The first legal form of a registration certificate was contained in the United Kingdom Navigation and Navigation Act 1784, which included the name and residence of the owner, the name of the ship, the name of the captain, the date and place of construction, the number of masts and decks, and the measured dimensions and tonnage of the ship. relevant details are included<sup>30</sup>.

2-a of Article 94 of the 1982 UNCLOS. It is clearly regulated in the paragraph that every state must maintain a ship registry containing the names and characteristics of ships flying its flag. However, in the rest of the provision, the phrase “*containing the name and characteristics of the ship*” is not explained. This gap was resolved in the 1986 Convention on the Registration of Ships by discussing in detail the issues that need to be registered in the ship registry. It is possible to list the basic elements that must be recorded in the ship registry introduced in the said Convention as follows<sup>31</sup>:

- The name of the ship and its previous name and registry, if any,
- Place or port of registry or home port and official number or mark of the ship,
- The ship's international call sign, if assigned,
- Explaining the main technical features of the ship,
- The name, address and, as appropriate, the nationality of the owner of the ship or each of the owners of the ship, readily accessible to the Registrar in the flag state, but provided that they are not recorded in any other public document<sup>32</sup>,

---

2. *If it is a commercial company, the type of company, trade name, trade registry office where it is registered and its registry number.*

3. *For other legal entities, name and headquarters.*

4. *If it is a shipbuilding subsidiary, if it has the title of merchant, its trade name and the names and surnames of the stakeholder ship owners, the TR ID number and the amount of ship shares, if any, and the name and surname of the ship manager and the TR ID number, if any.*

*g) Reason for acquisition.*

*h) Reasons constituting the right to fly the Turkish Flag.*

*i) If the owner does not have a residence or commercial enterprise in Türkiye, the name, surname, TR ID number and address of the representative shown to the registry office and living in that region.”*

<sup>30</sup> Coles and Watt (n 1) 11.

<sup>31</sup> Article 11 of the 1986 Ships Registration Convention.

<sup>32</sup> Article 1 of the 1986 Ship Registration Convention defines a ship owner as “*unless clearly indicated otherwise, any natural or juridical person recorded in the register of ships of the State of registration as an owner of a ship*”.



- The date on which the ship's previous registration was deleted or suspended,
- The name, address and, as appropriate, nationality of the bareboat charterer<sup>33</sup>, where provided by national law or other legal regulations for the registration of bareboat chartered ships,
- Details of any liens or other similar charges on the ship as specified in national laws and regulations;
- If there is more than one owner, the share of each of them on the ship,
- Where the operator<sup>34</sup> is not the ship owner or bare charterer, the name, address and, as appropriate, nationality of the operator.

The State of registry shall have the right to request all appropriate information necessary to ensure the correct identification of ships flying its flag and to identify those responsible<sup>35</sup>. In this context, the State of registry shall enter in the register information concerning the ship and its owner or owners and other matters referred to above. Where the operator is not the owner of the ship, information about the operator must be included in the ship registry or in the official operator records kept in the registrar's office or easily accessible to the operator, in accordance with the laws and other legal regulations of the state of registration<sup>36</sup>.

### 3. Function of Registration

At its most basic, the registration of a ship gives it national character through flag state nationality; This gives the ship the right to fly the national flag as an external sign of that character<sup>37</sup>. In other words, the registration of a ship is often a prerequisite for possessing that state's nationality, flying its national flag, and issuing documents confirming the ship's nationality<sup>38</sup>. This principle was

---

<sup>33</sup> Article 1 of the 1986 Convention on the Registration of Ships defines a bareboat charter as “*a lease that allows the ship flying the flag of one country to temporarily change to the flag of another country under the responsibility of an owner/operator, and the cost of the ship is subject to special agreements and to whom and to what extent it is leased*”.

<sup>34</sup> In Article 1 of the 1986 Ship Registration Convention, operator is defined as “*the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned*”.

<sup>35</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 5/4.

<sup>36</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 6/1.

<sup>37</sup> John AC Cartner, Richard P Fiske and Tara L Leiter, *The International Law of the Shipmaster* (Informa 2009) 90.

<sup>38</sup> Coles and Watt (n 1) 3.



emphasized in the decision of the Permanent Court of Arbitration of the Hague in the Muscat Dhows Case of 1905, stating that “*the flag and registry of a ship confirm the citizenship of that ship*”<sup>39</sup> As can be seen, in order for a ship to engage in international trade and benefit from the protection of the flag state, it is necessary to obtain the nationality of a state through registration<sup>40</sup>.

A ship registry ensures both the determination of the powers a state has over the ship and the obligations it must fulfill, as well as the protection of the rights that the shipowners who registered the ship have over the ship and the rights that the crew can assert against the shipowner<sup>41</sup>. In this context, after registration in the ship registry, the ship becomes subject to the jurisdiction of the state in which it is registered and the registration state assumes national and international responsibilities regarding the ship<sup>42</sup>.

Registration of ships in a ship registry has very important functions in terms of both public law and private law<sup>43</sup>. First of all, in terms of public law, thanks to the ship registry, it is determined which state has authority on issues such as ship security, seafarers and ship order. Again, the ship registry determines which state the ship will be a national of, which state's flag it will fly, which state will benefit from diplomatic protection and consular assistance, which state will have the right to cabotage in its territorial waters, and how the rules of war and neutrality will be applied to the ship in the event of war<sup>44</sup>. Likewise, the assessment, accrual and collection of taxes, duties and fees to be collected on the ship and the exemptions and exceptions related to these are determined through the ship

---

<sup>39</sup> “Muscat Dhows (France / Great Britain)”, <<https://pca-cpa.org/en/cases/93/>> accessed 13.04.2022; For the full text of the decision, see. <<https://pcacases.com/web/sendAttach/712>> accessed 13.04.2022.

<sup>40</sup> Mansell (n 8) 28.

<sup>41</sup> Özman (n 7) 188.

<sup>42</sup> Rhea Rogers, ‘Ship Registration: A Critical Analysis’ (Masters’ thesis, The World Maritime University 2010) 6.

<sup>43</sup> While private law is about regulating relations between individuals and securing their interests and resolving disputes between the individual and the individual; Public law concerns the framework of government, the functions of public officials, and the regulation of relations between individuals and the state. Coles and Watt (n 1) 9.

<sup>44</sup> Nigel P Ready, ‘Nationality, Registration and Ownership of Ships’ in Malgosia Fitzmaurice and others (eds), *Shipping Law*, vol 2 (Oxford Press 2016) 25.





registry<sup>45</sup>. However, a ship must be registered in order to be able to name it, apply for a radio call sign, and limit liability in the event of a maritime disaster<sup>46</sup>.

The registration of a ship in the ship registry also shows which international agreements the ship has to fulfill its obligations. For example, IMO Conventions such as 1974 SOLAS and 1973 MARPOL can only be applied to ships authorized to fly the flag of the states that are parties to the relevant Convention. In this regard, there is an assumption that a state must have implemented valid international instruments through national law and that ships can only be required to comply with this law if they are registered in that state. Therefore, the issuance of legal IMO certificates to a ship can only be valid if the ship acquires the nationality of the relevant Convention Party through the registration process<sup>47</sup>.

In terms of private law, the ship register records the characteristics of the ship and its machinery, provides proof and transfer of ownership, allows the ship to be used as collateral<sup>48</sup>, and records the main dimensions and tonnage of the ship, as it has done for centuries<sup>49</sup>. However, registration in the ship registry ensures the protection of the registered shipowner's title and the protection of title among persons holding security issues such as mortgages over the ship and the protection and priority of competing mortgages<sup>50</sup>. In addition, registration in the register enables third parties to ascertain, by reference to the register, the circumstances in favour of and against such persons in respect of private law transactions such as mortgages and liens on the ship, and to ascertain the private law rights of the shipowner and other persons in respect of the ship<sup>51</sup>. In other words, registration in the ship registry is also *prima facie* evidence of the

---

<sup>45</sup> Kurt (n 3) 275.

<sup>46</sup> Rogers (n 42) 6.

<sup>47</sup> Mansell (n 8) 28.

<sup>48</sup> Indeed, the availability of credit for a ship depends on its registration in a ship registry with sufficient legal protection where that ship can be registered as a mortgagee. Gotthard Mark Gauci and Kevin Aquilina, 'The Legal Fiction of a Genuine Link as a Requirement for the Grant of Nationality to Ships and Humans – the Triumph of Formality over Substance?' (2017) 17 *International and Comparative Law Review* 167, 174.

<sup>49</sup> Mansell (n 8) 28.

<sup>50</sup> Coles and Watt (n 1) 11.

<sup>51</sup> Kurt (n 3) 275; Özman (n 7) 188.



shipowner's ownership of the ship and the recognition and protection of the owner's rights in rem regarding the ship<sup>52</sup>.

As stated in Article 1 of the 1986 Convention on the Registration of Ships, keeping a complete and accurate ship registry ensures or, as the case may be, strengthens the genuine link between the flag state and the ships flying the flag of that state; easier identification of shipowners and operators; To identify those responsible for damages to third parties; It ensures the effective use of authority and control over such ships in administrative, technical, economic and social matters. The purpose of keeping a complete and accurate ship registry is to comply with the provisions of the 1986 Ship Registration Convention. Indeed, if the provisions of the Convention are fully implemented by the flag states, it will be easier to establish a genuine link between the ship and the flag state.

#### **4. National Maritime Administration**

Flag states are under the authority and obligation to keep the ship registry and to carry out the registration of ships that meet the necessary conditions and wish to be registered in this registry. In order for flag states to fulfill this obligation in accordance with international standards, “*national maritime administrations*” are needed. National maritime administration is any state authority or institution established by the state of registry in accordance with its legislation and which is responsible, in accordance with that legislation, for the implementation of international agreements on maritime transport and for the application of rules and standards relating to ships under its authority and control<sup>53</sup>. Each flag State is required to have a competent and adequate national maritime administration subject to its jurisdiction and control<sup>54</sup>. Through this administration, the flag state will implement applicable international rules and standards, in particular regarding the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment<sup>55</sup>. However, the basic obligations of a maritime administration affiliated with a flag state are as follows<sup>56</sup>:

---

<sup>52</sup> Ready (n 44) 26; Rogers (n 42) 6.

<sup>53</sup> 1986 Ships Registration Convention 1. Article; In Türkiye, this task is carried out by the General Directorate of Maritime Affairs, established under the Ministry of Transport and Infrastructure. For more information about the institution, see <<https://denizcilik.uab.gov.tr/kurum-hakkinda>> accessed 06.03.2022.

<sup>54</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 5/1.

<sup>55</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 5/2. .

<sup>56</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 5/3.



- The maritime administration must ensure that ships flying the flag of the relevant flag state comply with the laws and other legal regulations regarding the registration of ships and, in particular, with the applicable international rules and standards regarding the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment.
- The maritime administration must periodically inspect ships flying the flag of the relevant flag state through its authorized surveyors to ensure compliance with applicable international rules and standards.
- The maritime administration must ensure that ships flying the flag of the relevant flag state carry on board documents proving, in particular, the right to fly its own flag and other valid relevant documents, including documents required by international conventions to which the state of registration is a party.
- The maritime administration must ensure that owners of ships flying the flag of the relevant flag state comply with the principles of registration of ships in accordance with the laws and other legal regulations of the flag state and the provisions of the 1986 Convention on the Registration of Ships.

It is of great importance for international maritime transport that each flag state establishes a national maritime administration to inspect whether a ship flying its flag complies with the registration conditions. Thanks to the effective and disciplined work of the national maritime administrations of the flag states, shipowners and operators such as bareboat charterers will have to fulfill their obligations in matters related to the registration of ships; In this way, it is thought that the flag state will have more effective jurisdiction and control over the ships flying its flag and it will be easier to establish a genuine link between the ship and the flag state.

## 5. Documentation of Registration

Certification is the issuance by the competent authorities of a state of documents proving the nationality of a ship and verifying its right to fly the national flag of that state<sup>57</sup>. It is of great importance to have a ship registered in the ship registry by a flag state, as well as to document this registration during navigation and to

---

<sup>57</sup> Rogers (n 42) 7.



keep the documents on board<sup>58</sup>. This issue was particularly emphasized in the 2nd paragraph of Article 91 of the 1982 UNCLOS. Flag states must provide documents showing this status to the ships authorized to fly their flag. The nationality of a ship is determined by the flag it flies and the registration document proving this. This registration document is called differently in each state<sup>59</sup>. Registration documents are the only permissible and internationally recognized evidence of the right to fly the flag. This principle was confirmed in the Merritt Case, where the U.S. Supreme Court stated that “*the documents a ship carries constitute the only evidence of its nationality.*” Without documentation, recognition of the national character of a ship on the high seas or in a port state is not possible. Therefore, a ship without documents to prove its nationality may not be allowed to enter foreign ports and engage in commercial activities<sup>60</sup>.

It seems that two types of document categories are widely adopted in international practice. The first is the ship certificate (certificate of registry) issued as proof of ownership and nationality of a ship<sup>61</sup>. This is usually granted only once after a ship's initial registration in a particular flag state. The second is the ship registry document, which is a public document showing the owner of the registered ship and any registered obligations towards the ship<sup>62</sup>.

Although the concepts of registration and certification are often considered together, the two concepts are actually different from each other and should not

---

<sup>58</sup> Özman (n 7) 188. In Article 943 of the Turkish Commercial Code No. 6102, “*The ship certification or a summary thereof approved by the registry office or the flag certificate shall be kept on the ship at all times during the voyage.*” This obligation is also confirmed in Turkish law.

<sup>59</sup> For example, in Turkish law, the registration certificate is named in different ways. The document, which was first referred to as “*sened-i bahrî*” during the Ottoman Empire, was later named “*sancak berati*” in the Commercial Code of 1864. During the Republic period, the expression “*ship certification*” was used in the Commercial Laws of 1929, 1956 and 2012. Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap* (12th edn, Turhan Kitabevi 2021) 67.

<sup>60</sup> Rogers (n 42) 7.

<sup>61</sup> Article 943 of the Turkish Commercial Code No. 6102 states that “*The right of the ship to fly the Turkish flag shall be proved by the ship's certificate. The right to fly the Turkish flag cannot be exercised unless a ship's certificate has been obtained*”, it is stipulated that the ship registered under Turkish law shall be issued with a ship's certificate, which is a copy of the entry in the ship's register that serves as proof of Turkish nationality. However, according to the first paragraph of Article 1944 of the same law, “*If a ship located outside of Turkey obtains the right to fly the Turkish flag, the “flag certificate” issued by the Turkish consul in the place where the ship is located regarding the right to fly the Turkish flag shall replace the ship's certificate*”.

<sup>62</sup> Coles and Watt (n 1) 8.



be confused<sup>63</sup>. While registration generally refers to the public recognition and protection of the shipowner's right to the ship and also the granting of nationality; Certification is essentially about giving the shipowner the right to fly the national flag and proving this authority<sup>64</sup>. However, while registration is often a prerequisite for the right to fly a particular flag, this is not always the case. But certification is the only permissible and internationally recognized evidence of the right to fly a flag, without which it is not possible to recognize the national character of a ship on the high seas or in a port state<sup>65</sup>. Registration is generally the definitive proof of ownership, as registration generally involves the establishment of the owner's title to the ship and the recognition and protection of other right in rem on the ship, such as mortgages; certification does not prove title, only national character<sup>66</sup>.

The 1986 Convention on the Registration of Ships also mentions that the registry state will issue documents as evidence of the ship's registration<sup>67</sup>. In the same Convention, important obligations were imposed on ships and flag states regarding the documents that must be kept on board the ship. Accordingly, flag states must ensure that ships flying their flag carry documents containing the identity information of the shipowner or owners, operator or operators, or the person or persons responsible for the operation of these ships and must submit this information to the port state authorities<sup>68</sup>. Logbooks must be kept on all ships in accordance with the laws and other legal regulations of the flag state. These logbooks must be retained for a reasonable period after the date of last entry, regardless of any change in the name of the ship, and must be made available for inspection and copying by persons having a legitimate interest in obtaining such information. Furthermore, in the event that the ship is sold and registered in another State, the logbooks for the period prior to such sale must be kept and made available for inspection and copying by persons with a legitimate interest

---

<sup>63</sup> It is of great importance to clarify the distinction between certification and registration in cases of “*dual registration*” or “*parallel registration*”, which arise when a ship registered in one state is authorized to fly the flag of another state on the basis of a bare charter agreement with suitably qualified persons in another state. *ibid* 7.

<sup>64</sup> Rogers (n 42) 7.

<sup>65</sup> Coles and Watt (n 1) 8.

<sup>66</sup> Ready (n 44) 23.

<sup>67</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 5/4.

<sup>68</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 6/4.



in obtaining such information, in accordance with the laws and other legal regulations of the former flag State<sup>69</sup>.

## **6. Public Access to the Ship Registry**

An important feature of the ship registry is that its registration and registration conditions are publicly accessible<sup>70</sup>. It is of great importance for public security that certain legal relations that are economically important and of interest to third parties are made public. In this regard, a public ship registry is provided to establish public trust and ensure legal transaction security<sup>71</sup>.

The state of registry must take the necessary measures to ensure that the information in the ship registry can be easily identified by the owner or owners, operator or operators of the ship who may be held responsible for the management and operation of ships flying its flag, or by any other person or persons who have a legitimate interest in obtaining such information<sup>72</sup>. As can be seen, ship registers should be accessible to all persons who have a legitimate interest in obtaining this information in accordance with the laws and other legal regulations of the flag state. Persons with a legitimate interest can learn who the owner of the ship is, which state the ship is a citizen of; whether the ship has any debts such as taxes, duties, fees, etc.; whether there are any private law transactions such as any mortgage or lien on the ship. This situation contributes to the development of national and international maritime trade.

## **7. Dual Registration / Parallel Registration**

Bareboat registration is not a “*dual registration*” prohibited by the 1982 UNCLOS. Bareboat registration is sometimes referred to as “*dual certification*” and sometimes “*dual or parallel registration*”. The bareboat registration practice was implemented by German shipowners during World War II. It was designed and developed after World War II through the German Flag Code of 1951 as a tool to enable internal leasing or external leasing to overcome the problems faced by the state in financing naval reconstruction. Domestic leasing refers to a shipowner leasing back ships whose registration has been deleted from the

---

<sup>69</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 6/5.

<sup>70</sup> Nivedita M Hosanee, ‘A Critical Analysis Of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 Of The 1982 United Nations Convention On The Law Of The Sea’ (The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2009 – 2010 2009) 26.

<sup>71</sup> Kurt (n 3) 274.

<sup>72</sup> 1986 Ships Registration Convention Article 6/2.



German ship registry and operating them in accordance with German laws; Foreign chartering is when a shipowner registers his ship in a foreign flag state to achieve lower crew costs and retain financial advantages such as “*subsidies and accelerated depreciation.*” The 1986 Ships Registration Convention recognized the concept of bare charter registration; The legislation of many states has been amended to enable ships to be temporarily granted nationality and recorded in the ship register<sup>73</sup>.

One of the most fundamental principles regarding ship registration is that a ship can only be registered in one state's ship registry at a time. In this context, a ship should be registered in the country that best represents its nationality, which is generally based on the ship's ownership structure. However, in some cases, a ship may also be registered in a second State. Parallel registration means that a ship that is already registered in one state's ship registry is rented bareboat and registered in another state's ship registry at the same time. Since there is no regulation regarding parallel registration in bilateral or multilateral agreements, parallel registration depends entirely on the compatibility of the legal systems of the two relevant states. The main reason for a charterer to register a ship in a second State is to increase profits, either by reducing costs or by increasing revenues. Once a ship is registered in a state's ship registry, it becomes subject to the jurisdiction of that state. This means that the bareboat charterer can save money by registering the vessel in a second country with a more favorable financial regime or with lower registration and accommodation costs. A second registration also means increased profits due to the right to sail in cabotage traffic and the right to fish commercially in a desired state<sup>74</sup>.

#### IV. SHIP REGISTRY TYPES

Ship registries have evolved throughout history and the same concepts have been expressed with different terms in different societies<sup>75</sup>. The main reason for this is that states are free to determine the conditions for registration in national ship registries and the legislation regulating the activities of ships affiliated with this

---

<sup>73</sup> Mansell (n 8) 33.

<sup>74</sup> Bitá Pourmotamed, ‘Parallel Registration of Ships’ (Master Thesis For The Master of Law Programme, Göteborg University 2008) 32.

<sup>75</sup> Özge Ercan, ‘Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye’nin Durum Analizi’ (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2010) 34.



registry<sup>76</sup>. Since each state determines the conditions for registration in the ship registry in line with its own national legislation and interests, some states impose easier and more profitable conditions, while some states determine more difficult conditions, giving importance to quality, control and trust. This situation leads to the emergence of different ship registries in practice.

The various types of ship registers used in the historical process are as follows<sup>77</sup>: national ship registry, classical registry, open registry, international open registry, opportunist registry, international registry, closed registry, second registry, dependent state registry, offshore registry, easy flag, false maritime flags, cheap flags, easy ship registry, fictitious flags, flags of attraction, flags of necessity, flags of opportunity, refugee flags, free flags, free registry, so-called flags, illegal flags, pirate flags, shadow flags, tax-free flags.

Most of the ship registry types mentioned here emerged as the same concepts expressed in different terms. Therefore, in this section, the most accepted concepts in the doctrine will be preferred and ship registry types such as national ship registry, second/international/semi-national ship registry, open ship registry/flag of convenience will be discussed.

## **1. National Ship Registries**

The term “*national shipping registries*” can be broadly considered as “*closed registry*”, “*traditional maritime country*” and “*established maritime country*”<sup>78</sup>. The term national ship registry basically refers to a shipowner's ability to register a ship in a particular flag state, with nationality as a determining factor<sup>79</sup>. In other words, the national ship registry is simply considered a ship registry that is open only to citizens of the flag state<sup>80</sup>. But the features that define a national ship registry are not uniform, as the features vary depending on the ship registry requirements of each nation-state<sup>81</sup>.

---

<sup>76</sup> Ayşegül Karataş and Halil Şimdi, ‘Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal?’ [2019] *The Journal of Operations Research, Statistics, Econometrics and Management Information Systems* 71, 73.

<sup>77</sup> Ercan (n 75) 34.

<sup>78</sup> Mansell (n 8) 101.

<sup>79</sup> Rogers (n 42) 21.

<sup>80</sup> Mansell (n 8) 101.

<sup>81</sup> Rogers (n 42) 21.





First, some national registries allow only citizens to become registered owners of a ship under their flag<sup>82</sup>. National ship registries, which are more common in practice, allow permanent residents or other similarly qualified non-citizens to own registered ships authorized to fly their own flag<sup>83</sup>. In such a national ship registry, in order to register a ship, the owner, operator and seafarers must be citizens of the registration state or reside in the flag state<sup>84</sup>. In the case of shipowning companies, the company must generally be a legal person incorporated under the laws of the flag State and have its principal place of business in the flag State. In some national registries, called strict national registries, laws; It requires that all relevant individuals, such as the captains and crew of the ship and the shareholders and beneficiaries of the companies, are nationals or nationals of the flag state or that the majority of the shares of the company are owned by its national or nationals. In addition, the flag state may require that the ship be built in a national shipyard, that all officers and crew be certified and licensed by national authorities, and that the ship be classified by national or other recognised classification societies<sup>85</sup>.

National shipping registries are the product of many years of maritime administration, during which responsible frameworks for the regulation and management of ships were established. National shipping registries are operated by the state maritime administration and often host representatives from other key players in the maritime industry, such as classification societies, insurance companies, ship brokers and maritime law firms. However, it can be said that states with national ship registry have generally ratified many important IMO and ILO Conventions and acted quickly in this ratification<sup>86</sup>.

Although national registers often impose conditions that are difficult to fulfil, their fulfilment facilitates the establishment of a “genuine link” between the ship and the flag State. National registries place the ship, in principle, under the

---

<sup>82</sup> The Danish Merchant Shipping Act states briefly that “*for a ship to be considered Danish and fly the Danish flag, the owner must be Danish*”. Under Australian law, any ship owned by an Australian citizen or where a majority of the shareholders in the ship are Australian citizens is entitled to registration on the national ship register. Coles and Watt (n 1) 5.

<sup>83</sup> Rogers (n 42) 21. Under the Canadian Shipping Act, ships owned by Canadian citizens or Canadian permanent residents can be registered with the national shipping registry. According to Singapore law, Singapore citizens and legal entities resident in Singapore have the right to register their ships in the national ship registry. Coles and Watt (n 1) 5.

<sup>84</sup> Kuran (n 14) 20.

<sup>85</sup> Rogers (n 42) 21.

<sup>86</sup> Mansell (n 8) 101.



authority, control and responsibility of the flag State in all its aspects<sup>87</sup>. Therefore, it becomes easier to identify those responsible for incidents involving the ship, such as collisions, poaching, and marine pollution, and to hold these people accountable.

All national registries are at a competitive disadvantage relative to other more open registries, regardless of the economic development of the flag state. This situation causes shipowners residing in the flag state with a national ship registry to shift to non-national registry. Flag states with most national ship registries therefore appear to be relaxing their registration requirements by allowing companies that are not resident in the flag state to register their ships, requiring only an even smaller percentage of the crew, usually senior officers, to be citizens<sup>88</sup>.

## **2. Second / International Ship Registries / Semi-National Ship Registries**

Recently, in addition to the first national registry, a “*Second*” or “international” registry mechanism, which is based on easier registration conditions and allows the use of the national flag, has become widespread in practice<sup>89</sup>. Second registries have been established since the late 1980s by national registries such as France, Norway, Denmark and Germany in response to the shift of their national fleets to open registries<sup>90</sup>. Although these registries are national in appearance due to their nature and their relationship with the main registries, they are also called “*semi-national ship registries*” because they do not actually have a national character<sup>91</sup>. The apparent nationality of the ship registry means that the ships still fly the national flag of the owner's country or the flag of the semi-sovereign offshore dependent state<sup>92</sup>. In other words, although the nationality link is tried to be preserved in the second registry, easier requirements

---

<sup>87</sup> Özman (n 7) 189.

<sup>88</sup> Mansell (n 8) 103.

<sup>89</sup> Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea* (3rd edn, Cambridge University Press 2019) 194.

<sup>90</sup> Mansell (n 8) 104. Examples include the Norwegian International Ship Register (NIS), the Danish International Ship Register (DIS) and the French International Ship Register (RIF). NIS and RIF serve some foreign-controlled tonnage, while DIS is used almost exclusively by Danish-controlled ships. Tanaka (n 89) 194.

<sup>91</sup> Mansell (n 8) 104.

<sup>92</sup> Rodney Charlisle, ‘Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998’ (2009) 19 *The Northern Mariner/le marin du nord* 319, 322.



are provided compared to the national link<sup>93</sup>. Second registries may be established by establishing an off-shore registry, which, although administratively subordinate to the state<sup>94</sup>, does not apply the labour and tax legislation in force in the home country, or by establishing a different international ship registry in accordance with the special legislation adopted in that country<sup>95</sup>. These registries are especially applied to ships outside the scope of cabotage rights<sup>96</sup>.

The aim of the semi-national registry is to pragmatically reduce the widespread influence and attractiveness of flags of convenience by providing taxation and crew benefits and flexibility to shipowners of foreign nationality and residence as an incentive to return to the semi-national ship registry or remain with national flags<sup>97</sup>. In other words, second registry practices aim to prevent ships owned by citizens from shifting to open registries /convenient flag states due to the severity of the conditions of national ship registry, and thus to ensure the establishment of a “*genuine link*” between the ship and the flag state. In this regard, while tax deductions and advantages are given to the ships that will be registered in these registry, conveniences and privileges regarding the citizenship of the seafarers to be employed on the ship are introduced<sup>98</sup>. In particular, the new registry relaxes or eliminates the provision that seafarers on board must be citizens of the home country, allowing for different staffing rules. Additionally, laws to ensure union representation for workers on board are being relaxed or, in some cases, abolished. For the new second registry, exemptions and discounts are introduced for both corporate and income taxes<sup>99</sup>. It is seen that these registries, which include many advantages provided by flag of convenience applications such as tax deductions and incentives for the shipping industry, contribute to the re-joining of outgoing ships to national fleets and the genuine link between the ship

---

<sup>93</sup> Alperen Furkan Taş, ‘The Registration Of Ships: An Evaluation In The Context Of Genuine Link And Flag Of Convenience Practices’ [2021] Law and Justice Review 67, 73.

<sup>94</sup> Offshore registries are as follows, with “*Home State*” shown in parentheses: Anguilla, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Channel Islands, Falkland Islands, Gibraltar, Isle of Man, Turks and Caicos Islands, St. Kitts and Nevis (United Kingdom); French Southern Antarctic Territory, Wallis and Futuna Islands (France); Aland Islands (Finland); Madeira (Portugal); Netherlands Antilles (Netherlands); Faroe Islands (Denmark); Macau, Taiwan (China); Canary Islands (Spain). Mansell (n 8) 106.

<sup>95</sup> See Table 1 for examples.

<sup>96</sup> Özman (n 7) 191.

<sup>97</sup> Mansell (n 8) 104.

<sup>98</sup> Özman (n 7) 191.

<sup>99</sup> Charlisle (n 92) 322.



and the flag state is maintained by moving existing ships from the national ship registry to the second ship registry<sup>100</sup>. Indeed, while some of the second ship registers have had limited success in achieving the economic objective of supporting the national maritime industry, a significant number of new second registers have been so well thought out and so well managed that the new registry has begun to attract registries of ships from other countries. This success is due to the fact that ship registries operate as commercial enterprises rather than a government organization, offering services and competing with each other to register ships from around the world<sup>101</sup>.

<b>Main Country Where Second/International Ship Registries Opened</b>		
<b>Name of Ship Registry</b>	<b>Local or Offshore</b>	<b>Home Country</b>
Isle of Man Anguilla Bermuda British Virgin Islands Cayman Islands Channel islands Falkland Islands Gibraltar Isle of Man Turks and Caicos Islands	Offshore	United Kingdom
Netherlands Antilles	Offshore	Holland
Cook Islands	Offshore	New Zealand
Kerguelen (Southern and Antarctic territories of France, until 2003) Wallis and Futuna Islands	Offshore	France
Aland Islands	Offshore	Finland
Luxembourg (until 2003 for Belgian ships)	Offshore	Belgium

<sup>100</sup> Kuran (n 14) 22.

<sup>101</sup> Charlisle (n 92) 323.



Hong Kong Macau	Offshore	Chinese
Madeira (MAR)	Offshore	Portugal
Canary Islands	Offshore	Spain
Marshall Islands	Offshore	USA
Faroe Islands	Offshore	Denmark
Danish International Ship Register (DIS)	Local	Denmark
German International Ship Register (GIS)	Local	Germany
Norwegian International Ship Register (NIS)	Local	Norway
Italian Second Ship Registry	Local	Italy
Turkish International Ship Registry	Local	Türkiye
Brazilian Special Registry (REB)	Local	Brazil

Table 1<sup>102</sup>

### 3. Open Ship Registries / Flag of Convenience

#### A. Definition

Although terms such as “open ship registry” and “flag of convenience” generally mean the same thing, these concepts reflect the political, social and economic perspective of the person/entity using the concept. While ITF (International Transport Workers' Federation) uses the concept of “*flag of convenience*”<sup>103</sup>, *shipowners refer to the same ship registry as a “flag of necessity” due to their commercial interests; IMO, on the other hand, uses the term “open ship registry” instead of “flag of convenience” to avoid offending most of its member states and referring to its openness to ships anywhere in the world*<sup>104</sup>. In this study, regardless of these political, political and economic debates, since the aim

<sup>102</sup> ibid 322; Mansell (n 8) 104.

<sup>103</sup> In the 1990s, the London-based International Transport Workers' Federation (ITF), a confederation of seafarers' and coastal workers' unions worldwide, declared open ship registries a “*flag of convenience*” for practices that violated seafarers' social security rights. In such cases, member unions have been pressured to boycott ships registered in these countries if possible. Some open records systems, known for their relatively fair labor practices, have not been identified as “*flags of convenience*” by the ITF. Therefore, the terms “*open shipping registry*” and “flag of convenience” are not exactly synonymous with respect to organized labor. Charlisle (n 92) 321.

<sup>104</sup> ibid 320; Ercan (n 75) 34.



of the study is to combat “*flag of convenience*” practices that pose a problem in terms of international law, the concept of “flag of convenience” will be used to highlight the problem.

The term “*flag of convenience*” is now a widely used concept in the media for as long as it has been in the maritime industry. The phrase has come to signify the evils of rampant capitalism and its disregard for workers' rights, safety standards and environmental protection in the pursuit of profit. This phrase has gained wide currency and emotional force, especially in the wake of significant oil pollution resulting from the sinking of the Exxon Valdez, Braer, Erika, and Prestige tankers. There is no standard definition of the concept of “*flag of convenience*”, known less emotionally as “*open shipping registry*”<sup>105</sup>. Definitions have been made regarding the concept of flag of convenience in the doctrine. According to a generally accepted definition, a flag of convenience refers to “*the ship registry of any country that permits the registration of ships operatively owned and controlled by foreigners, for whatever reason, under conditions suitable and favorable to those who register the ships.*”<sup>106</sup>. A definition that aggressively expands this definition is made by the International Transport Workers' Federation (ITF) as follows: “*If it is determined that the beneficial ownership and control of a ship is located elsewhere than in the country where the ship's flag is flying, the ship is considered to be sailing under a flag of convenience.*”<sup>107</sup>. Beyond the political and policy perspective, flags of convenience are ship registries that provide convenience to shipowners in terms of tax exemption, exemptions in social security laws and nationality of seafarers and shipowners for registration conditions, but do not provide an effective control on the ships flying their flag with regard to compliance with internationally generally accepted regulations and standards.

<b>Flag states qualified as flags of convenience by the ITF</b>	
Antigua and Barbuda	Lebanon
Bahamas	Liberia

<sup>105</sup> Coles and Watt (n 1) 45.

<sup>106</sup> Boleslaw Adam Boczek, *Flags of Convenience – An International Legal Study* (Harvard University Press 1962) 2.

<sup>107</sup> Hamad Bakar Hamad, ‘Flag of Convenience Practice: A Threat to Maritime Safety and Security’ (2016) 1 *Journal of Social Science and Humanities Research* 207, 209. For a full list of ship registries that qualify as flags of convenience by the ITF, see Table 2.



Barbados	Malta
Belize	Madeira
Bermuda (UK)	Marshall Islands (USA)
Bolivia	Mauritius
Cambodia	Moldova
Cameroon	Mongolia
Cayman Island	Myanmar
Comoros	North Kore
Cook Island	Palau
Curaçao	Panama
Cyprus	Sao Tome and Principe
Equatorial Guinea	Sierra Leone
Faroe Islands (FAS)	St. Kitts and Nevis
French International Ship Register (FIS)	St. Vincent
German International Ship Register (GIS)	Sri Lanka
Georgia	Tanzania (Zanzibar)
Gibraltar (UK)	Togo
Honduras	Tonga
Jamaica	Vanuatu

Table 2<sup>108</sup>

## B. The Emergence Process of Flags of Convenience

When we look at the historical process of the emergence of flags of convenience, it can be seen that in the beginning, ships belonging to individuals and companies

<sup>108</sup> <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> accessed 13.04.2022.



were registered in the national registries of the state of which they were citizens, ships were generally owned by people with their own nationality, and foreigners generally did not meet the qualifications required for registration<sup>109</sup>. Thanks to this registry system, the economic life, national security and defense of that state are protected. Since international maritime trade was not as common as today in this period and the demand for registration by foreigners was quite low, practices other than the national ship registry were not common. However, from the beginning of the 13th century, demands began to increase that ships belonging to foreign shipowners should also be registered<sup>110</sup>. These demands may be motivated by shipowners' economic objectives, such as gaining access to certain trades, and/or by a variety of other convenient political or security-related objectives, such as seeking protection under the maritime powers of the time<sup>111</sup>. The use of the Spanish flag by British merchant ships in the West Indies trade in the 16th century when Spain had a monopoly on maritime trade<sup>112</sup>, the use of the French flag by British ships on fishing vessels from Newfoundland in the 17th century to avoid British restrictions, the use of the French flag by Irish shipowners for commercial fishing vessels in the 19th century and the use of the Norwegian flag by British shipowners are examples of the use of foreign flags for economic purposes<sup>113</sup>. However, in the Eastern Mediterranean in the 18th and 19th centuries, since the French, Ottoman and Russian navies generally dominated this part of the sea, foreign ships used the flags of these states<sup>114</sup>; in the 18th century, regardless of the nationality of the shipowner, the practice of sailing under the French flag for ships carrying goods for French interests (later, when France increased taxes and other fees, many shipowners registered their ships under the Austrian flag); in the second half of the 18th century, Greek ships using the Russian flag in order to escape the control of the Ottoman Empire; American shipowners registering their ships in Portugal during the War of 1812 in order to avoid British restrictions; from 1830 to 1850, newly independent South American states registered their ships under other flags to circumvent British control, in the 19th In the 19th century, the use of the British flag by

---

<sup>109</sup> Özman (n 7) 189.

<sup>110</sup> Rogers (n 42) 16.

<sup>111</sup> *ibid* 18.

<sup>112</sup> Le T Thuong, 'From Flags of Convenience to Captive Ship Registries' (1987) 27 *Transportation Journal* 22.

<sup>113</sup> Francisco J Montero Llacer, 'Open Registers: Past, Present And Future' [2003] *Marine Policy* 513, 514.

<sup>114</sup> Thuong (n 112) 22.





Genoese shipowners to counter French domination in the Gulf of Corinth shows that shipowners accepted registration in foreign registers to overcome obstacles or restrictions of a political or economic nature affecting their own state<sup>115</sup>. It is possible to encounter similar practices in recent history. For example, it emerged in 1987 when Kuwait became alarmed by increasing attacks on third-country ships in the Iran-Iraq war. Many shipowners carrying oil from Kuwait raced to re-register their tankers under either the Union of Soviet Socialist Republics (USSR) or the US flag and obtain the diplomatic and military protection of the two superpowers for shipping. In this regard, some Kuwaiti tankers were re-registered under the flags of major powers such as the USA, USSR and England<sup>116</sup>.

The historical process until World War II shows that maritime states gained exclusive control over ships flying their own flags by offering special protection to ships engaged in trade, thus being able to largely maintain and even expand their dominance in maritime trade<sup>117</sup>. In times when corsairs and pirates roamed many parts of the ocean, it is observed that the protection activities carried out by the naval vessels of the state whose flag the merchant ships fly was an important factor in a shipowner's choice of a registry; in return for this protection duty, flag states imposed very strict conditions for shipowners to register their ships. In particular, conditions such as the shipowners being nationals of the flag state, having the ship built in the flag state or not being allowed to sell the ship if it will fly the flag of another state, and the crew members having the nationality of the flag state are among the reasons that make registration in the ship registry very difficult<sup>118</sup>. These practices are examples of the first implementations of a strict national ship registry.

In the early 20th century, such states were unattractive to shipowners because it was believed that the flag of an “underdeveloped” state offered little protection

---

<sup>115</sup> Rogers (n 42) 18.

<sup>116</sup> Robin Rolf Churchill and Alan Vaughan Lowe, *The Law of the Sea* (2nd edn, Manchester University Press 1988) 207.

<sup>117</sup> For states, having large trade fleets consisting of ships flying their own flag played an important role, especially in times of war. Merchant fleets have even been considered the fourth branch of the national shipping fleet, as flag states have the authority in time of war or peace to order merchant ships to cease trading with their enemies, to provide services such as troop transport, or even to be converted into a warship. Philipp Wendell, *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law* (Springer 2007) 10.

<sup>118</sup> *ibid.*



to shipowners. For this reason, states with strong naval fleets kept international trade under control through merchant ships flying their flags. Although all states are legally free to use the sea for navigation, only a few states have amassed sufficient capital, maritime protection and trade connectivity to truly benefit from this freedom. However, this situation, changed after World War II, when shipowners realized that the obligations imposed by flag states far outweighed the benefits they offered. The basis of this change is that, unlike the strict requirements of traditional maritime states regarding the registration of ships, new flag states with open registries have begun to offer significant additional advantages in registration to shipowners<sup>119</sup>.

The use of flags of convenience in modern times began in the 1920s, when several American companies transferred their ships to Panamanian and Honduran registries<sup>120</sup>. The appeal of ship registry in these states stemmed from loose rules regarding the age and condition of the ship, incorporated ownership, cheap crew, and tax exemption<sup>121</sup>. Soon, some European shipowners also began to use flags of convenience to easily engage in clandestine trade and protect themselves against possible maritime claims. During the early years of World War II, the US government allowed more US-flagged ships to be transferred to the Panamanian flag so that they could carry essential war supplies to the United Kingdom without violating the Neutrality Act, which prohibited US-flagged ships from entering war zones<sup>122</sup>. This practice, which the USA used for its own interests during the war, turned into an unstoppable phenomenon after the war.

The escape from national flags, which began slowly in the years before World War II, gained momentum in the 1950s. The number of fleets of traditional maritime states has been greatly reduced as shipowners seek to take advantage

---

<sup>119</sup> *ibid* 10–11.

<sup>120</sup> Thuong (n 112) 22. In 1922, two passenger ships, *Reliance* and *Resolute*, were transferred to Panama under the United States flag to avoid prohibition regulations preventing the sale of alcohol on American ships. In fact, the ban gave the Panamanian flag a significant boost in the 1920s. In 1925, Panama enacted a liberally drafted maritime code aimed specifically at attracting foreign tonnage. During the same period, the United Fruit Company's banana-trading fleet was transferred from the United States flag to the Honduran flag. Coles and Watt (n 1) 51.

<sup>121</sup> Syed Khawar Ali Shah and Kanwar Muhammad Javed Iqbal, 'Improving Ship Register: Traditional Registry Versus Flag of Convenience' (2021) 27 *Journal of Contemporary Issues in Business and Government* 2869, 2871.

<sup>122</sup> Coles and Watt (n 1) 48; Thuong (n 112) 22.



of the liberal conditions prevailing, for example, under the flags of Liberia and Panama<sup>123</sup>.

After World War II, the number of flag of convenience states increased exponentially, with large numbers of ships beginning to register under the flags of Panama and Liberia. Thus, ship registry became a source of income for Panama and Liberia, and open ship registry began to be implemented in these countries<sup>124</sup>. Following Liberia and Panama, many less developed maritime countries have also begun to transition to an open ship registry procedure. In the 1960s, flag-of-convenience states gained rapidly increasing popularity, and by the middle of the century Liberia had overtaken the United Kingdom as having the largest shipping registry<sup>125</sup>.

Over the last 40 to 50 years, the maritime industry has developed the open registry system to address the increasing operating costs, employment costs and financing needs of the industry and to sustain and promote the growth of the maritime industry by increasing profitability; Shipowners in traditional maritime nations have turned to these registries to benefit from lower input costs and more economically beneficial environments<sup>126</sup>. In response to this situation, traditional maritime countries have reduced effective tax rates, offered financial incentives and created new registry practices to keep ships under their national flags<sup>127</sup>. This has led to the emergence of second or international ship registries. Although second ship registries are encouraging for a return from flags of convenience to national registries, flags of convenience still continue to be attractive due to the advantages they provide.

In the reports prepared by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in 2021<sup>128</sup>, the difference between the states of nationality of the individuals or companies owning ships and the states whose flag the ships belonging to them fly was clearly shown, and it was revealed that most of the ships used in world maritime trade fly the flag of convenience.

---

<sup>123</sup> Coles and Watt (n 1) 28.

<sup>124</sup> Shah and Iqbal (n 121) 2871.

<sup>125</sup> Coles and Watt (n 1) 48.

<sup>126</sup> Shah and Iqbal (n 121) 2871.

<sup>127</sup> Thuong (n 112) 28.

<sup>128</sup> For the full text of the report, see. <<https://tinyurl.com/54jxjbs7>> accessed 08.09.2022.



Economy of ownership (Ranked by number of ships owned)	Flag of registration (Ranked by number of ships registered)							
	Panama	China	Liberia	Marshall Islands	Singapore	China, Hong Kong SAR	Indonesia	World
China	655	4 887	152	103	62	935	8	7 318
Greece	465	0	1 101	1 055	28	20	2	4 705
Japan	2 066	0	252	234	169	54	7	4 029
Singapore	282	4	242	137	1 459	134	95	2 843
Germany	34	0	580	96	74	18	0	2 395
Indonesia	16	2	7	9	8	1	2 232	2 321
Norway	48	0	89	132	81	50	4	2 042
United States of America	67	0	95	318	8	37	1	1 813
Russian Federation	34	0	117	0	2	1	0	1 786
China, Hong Kong SAR	324	20	53	69	51	886	3	1 764
<b>World</b>	<b>6 653</b>	<b>4 933</b>	<b>3 909</b>	<b>3 732</b>	<b>2 541</b>	<b>2 440</b>	<b>2 398</b>	<b>53 973</b>

**Table 3 – Markets to which Shipowners are Connected and Distribution of Flag States by Number of Ships<sup>129</sup>**

Economy of ownership (Ranked by tonnage owned)	Flag of registration (Ranked by tonnage registered)							
	Panama	Liberia	Marshall Islands	China, Hong Kong SAR	Singapore	Malta	China	World
Greece	27 924	94 234	80 325	1 262	1 763	63 639	0	373 417
China	23 461	11 564	6 505	81 330	4 964	2 951	105 657	244 556
Japan	136 971	24 099	14 510	3 143	10 130	829	0	241 848
Singapore	11 884	18 655	8 972	7 248	73 258	3 198	964	139 064
China, Hong Kong SAR	12 600	5 785	3 528	72 367	4 878	839	135	104 219
Germany	870	33 112	5 019	1 296	3 844	5 795	0	86 197
Korea, Republic of	40 042	1 379	26 474	1 089	29	356	2	86 093
Norway	1 993	5 027	8 384	8 742	4 622	1 339	0	64 043
Bermuda	1 495	7 500	21 472	8 169	1 247	172	0	64 034
France	4 400	11 132	17 686	2 700	1 261	7 379	0	57 023
<b>World</b>	<b>343 601</b>	<b>300 076</b>	<b>274 016</b>	<b>205 011</b>	<b>136 164</b>	<b>116 373</b>	<b>106 879</b>	<b>2 116 401</b>

**Table 4 – Distribution of Flag States by Shipowners' Markets and Ship Tonnage<sup>130</sup>**

As can be seen from the tables above, when looking at the distribution of flag states according to world ship tonnage, flags of convenience are in the first 5 places.

### C. Key Features

First of all, in flags of convenience, as in the international ship registry, the country to which the ship actually belongs is different from the country whose

<sup>129</sup> <[https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref\\_8IVYHP88](https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref_8IVYHP88)> accessed 08.09.2022.

<sup>130</sup> <[https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref\\_8IVYHP88](https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/#Ref_8IVYHP88)> accessed 08.09.2022.



flag it flies. One of the main features that distinguish these registries from each other is the privileges granted in flag of convenience practices<sup>131</sup>. These privileges were stated as common features of flags of convenience in a report prepared by the United Kingdom Government in 1970 as follows<sup>132</sup>:

- Flags of convenience allow possession and/or control of merchant vessels by non-citizens.
- The ship registry of flags of convenience is easy to access. A ship can usually be registered in the ship registry at a consulate office abroad.
- Taxes on income from ships in flags of convenience are not imposed or are applied at a very low rate. A registration fee and annual fee based on tonnage are the only fees normally incurred. A guarantee or acceptable promise of future tax exemption may also be given.
- A flag of convenience state is generally a small country for which there is no national requirement for registered ships. However, the revenues from very small fees received from large tonnage ships can have a significant impact on national income and balance of payments<sup>133</sup>.
- Flags of convenience freely allow the employment of non-citizen crew on board ships.
- There is no government, no administrative mechanism, nor the desire or power to control corporations to effectively impose international regulation of flags of convenience<sup>134</sup>.

It should be noted that in addition to what is stated in this report, ship registries that meet the following conditions are also referred to as<sup>135</sup> “pseudo-national ship registries”<sup>136</sup>:

---

<sup>131</sup> Karataş and Şimdi (n 76) 75.

<sup>132</sup> Coles and Watt (n 1) 46–47.

<sup>133</sup> Flags of convenience enable ship owners to avoid national taxation and qualifications required for their ships' crews, and to reduce crew costs by employing cheap labor for ship owners, while these states profit by charging a registration fee and an annual fee. Tanaka (n 89) 294.

<sup>134</sup> This feature is becoming less common as most flag of convenience states have now significantly increased inspections of substandard tonnage ships under their flag to ensure their compliance with international regulations on safety and security. Coles and Watt (n 1) 47.

<sup>135</sup> At least the following 17 active flag states engaged in international maritime trade are considered to meet the criteria discussed for the Semi-National Flag State category: *Antigua and Barbuda, Barbados, Belize, Bolivia, Cambodia, Comoros, Cook Islands, Equatorial Guinea, Honduras, Kiribati, Marshall Islands, Mongolia, St Vincent and the Grenadines, Sao Tome and Principe, Tonga, Tuvalu and Vanuatu*. Mansell (n 8) 109.

<sup>136</sup> *ibid* 108.



- The registry must not be located in the territory of the flag state.
- The registry must be managed by a private organization, not the flag state.
- The flag state delegates all legal functions to the registry.
- The flag state allows the delegation and sub-delegation of legal functions to non-IACS members<sup>137</sup>.
- The flag state encourages and facilitates the establishment of “shell” companies on its territory.
- There is no transparency in the ownership and control of ships.

The positive aspects and basic features of flags of convenience for shipowners can be expressed as follows<sup>138</sup>:

- It provides the shipowner with the opportunity to register his ship regardless of conditions such as the ship's age, security requirements, or being a citizen of the flag state<sup>139</sup>.
- It allows the shipowner to avoid tax in the state where the ship is registered. In short, flags of convenience are a tax haven for the shipowner.
- Since the crew is not required to be a national of the flag state, the shipowner has the freedom to employ cheap labor from the global labor market.
- Provides lower crew costs for the shipowner. Because registration in an international registry generally means an unlimited choice of crew in the international market; the shipowner is not subject to heavy national tariffs<sup>140</sup>;
- It offers the shipowner the opportunity to avoid the home country's maritime security control.

---

<sup>137</sup> The International Association of Classification Societies (IACS) is an association of 10 associations that agree on standards for the classification and survey of ships and represent more than 90% of the world's ship tonnage. *ibid*.

<sup>138</sup> Coles and Watt (n 1) 48; Taş (n 93) 79; <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> accessed 13.04.2022.

<sup>139</sup> However, most flag of convenience states now impose age limits on ships entering their registry for the first time and in some cases insist on surveys before the issuance of a certificate of permanent registry (e.g. Panama, Bahamas, Barbados). Coles and Watt (n 1) 47.

<sup>140</sup> Since one of the few important variables in shipping costs is crew expenses, a highly competitive market in the international shipping industry is prompting ship owners to turn to states with open ship registries. Tanaka (n 89) 294.



- It provides less inspection and regulatory action for the shipowner. However, today the importance of this feature is decreasing due to the increase in port state controls.
- Flags of convenience provide the shipowner with anonymity of ship ownership<sup>141</sup>. In particular, the capital of the ship-owning company, which has no assets other than the ship, may be hidden in flag-of-convenience states where public filing requirements are low or where bearer shares are permitted; The directors and officers may be individuals who have no say in the operation of the company or the operation of the ship. Under these conditions, it is almost impossible to identify the true shareholders of the ship.
- Flag of convenience practices increase the market value of the ship.
- Shipowners can easily convert the ship into cash.
- The operating costs of the ship are reduced.
- Shipowners have the opportunity to obtain new tonnage more easily thanks to increased profits.

The International Transport Workers' Federation (ITF) generally considers the following criteria in determining a flag state as a flag of convenience<sup>142</sup>:

- The existence of the flag state's ability and willingness to implement international minimum social standards on its ships, including respect for fundamental human and trade union rights, freedom of association and the right to collective bargaining with bona fide trade unions.
- Social records determined according to the degree of ratification and implementation of ILO Conventions and Recommendations,
- Safety and environmental records established by the ratification and implementation of the IMO Conventions and established by port State control inspections, deficiencies and detentions.

In the light of all this information, it is possible to briefly summarize the common features of flags of convenience as follows:

- It has a simple and flexible registration process,
- Easy access to the registry,

---

<sup>141</sup> The anonymity of ship owners makes it less likely that the ship owner will be sued for damages in cases of collisions involving the ship and in cases of pollution of the marine environment. Wendell (n 117) 10.

<sup>142</sup> <<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> accessed 13.04.2022.



- Registration fees are low and cheap,
- Allowing ownership and/or control by non-citizens,
- Ships can be operated by non-citizens,
- Being subject to no or low tax,
- Crew costs are very low,
- The absence or ineffectiveness of union rights and organizations to protect the rights of the crew,
- The ship is subject to less regulatory action,
- Inadequate and limited supervision and control over the ship,
- Anonymity of the shipowner.

#### **D. Drawbacks**

The process of globalization has gradually deepened the drawbacks of flags of convenience. Particularly in an increasingly competitive maritime market, each new flag of convenience is forced to promote itself by offering the lowest possible fees and minimum regulation; On the other hand, shipowners are being forced to look for the cheapest and least regulated ways to operate their ships in order to stay competitive<sup>143</sup>. This situation has caused small maritime states that want to get a share from this market to become flags of convenience and the flag of convenience problem has deepened.

Flags of convenience allow foreign shipowners to register their ships under the flag of the state to which the flag of convenience belongs. This results in little or no genuine link between the States concerned and these ships<sup>144</sup>. There are many factors that prevent the establishment of this genuine link and make flags of convenience attractive to shipowners. Most fundamentally, the appeal of flags of convenience stems from the age and condition of the ship, cheap crew, tax exemption, lack of inspection, and lax rules regarding incorporated ownership<sup>145</sup>. These situations, which make flags of convenience attractive, also include some drawbacks to the international community, shipowners and seafarers.

---

<sup>143</sup> <<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> accessed 13.04.2022.

<sup>144</sup> Tanaka (n 89) 194.

<sup>145</sup> Shah and Iqbal (n 121) 2871.





First, flags of convenience reduce the power of nation-states to tax, own and regulate property, control over competition, regulate wage rates and working conditions, and provide environmental protection<sup>146</sup>.

Major drawbacks of flags of convenience include flexibilities in crew standards in order not to comply with international law's anti-pollution regulations, endangering navigational safety, especially due to old ships and obsolete equipment, and non-compliance with the requirement to report on accident investigations to the International Maritime Organization (IMO)<sup>147</sup>. Indeed, the fact that flag states of convenience do not have a certain standard or seek lower standards regarding the age of the ship and whether it is fit for travel or not, means that these ships registered under flags of convenience are responsible for maritime navigation, the high seas environment and marine living resources, and the maritime areas of coastal states and port states. It puts living resources at risk.

Convenience registries hinder the development of the merchant fleets of all other states, including the fleets of developing countries. In particular, there has been a significant decline in the number of ships flying the flags of many traditional maritime states, due to the attractive tax incentives and lower costs of flags of convenience<sup>148</sup>. Indeed, the lower fees and taxes charged by flag of convenience states often provide a significant competitive advantage over shipowners whose ships are not registered under flags of convenience as they reduce shipowners' operating costs through lower crew costs and, in some cases, savings from having to comply with international safety standards<sup>149</sup>. This situation causes shipowners in national ship registries to shift to flags of convenience in order to compete more easily in the competitive market economy.

Flags of convenience are often unwilling or unable to exercise effective jurisdiction over their ships in matters relating to ship safety<sup>150</sup>. Although non-compliance with the rules established by the flag state is by no means specific to flags of convenience, there is legitimate concern that flags of convenience do not

---

<sup>146</sup> Anthony van Fossen, 'Flags of Convenience and Global Capitalism' (2016) 6 *International Critical Thought* 359, 359.

<sup>147</sup> Boleslaw Adam Boczek, *International Law: A Dictionary* (Oxford Press 2005) 280.

<sup>148</sup> Thuong (n 112) 28. For graphs showing the decline in flag state fleets with national shipping registries and the increase in flag state ship fleets, see: <<https://youtu.be/UzISTExzfP4?si=cQQR-OntH19ovXm>> accessed 13.04.2022.

<sup>149</sup> Churchill and Lowe (n 116) 208.

<sup>150</sup> *ibid.*



undertake to effectively ensure compliance with the relevant rules and standards by ships flying their flag. Indeed, flags of convenience have been reluctant to impose and enforce strict legal sanctions on matters related to navigational safety, crew working conditions, and the regulation of fishing and marine pollution. The basis of this reluctance is that these sanctions will negatively affect the attractiveness of the flag of convenience and the relevant state will be deprived of the economic benefits resulting from registration<sup>151</sup>.

However, flag of convenience practices also cause significant problems for seafarers working on ships belonging to these states. The problems faced by seafarers are briefly as follows<sup>152</sup>:

- They have to work for very low wages,
- Especially since old ships are registered under flags of convenience, living conditions on the ship are unfavorable,
- Insufficient food and clean drinking water on ships,
- Having long working hours that causes stress and fatigue.

In addition to these problems, flags of convenience have become a means of paying seafarers low wages and forcing seafarers to work long hours and unsafe working conditions, while allowing shipowners to evade the flag state's labour regulations. When ships are registered under a flag of convenience, shipowners often hire the cheapest workers they can find, pay minimum wages, and try to reduce costs by lowering the living standards and working conditions of the crew. However, some flags of convenience have poor safety and training standards and do not impose any restrictions on the nationality of the crew. This puts the safety and efficient operation of the ship at risk, as language differences sometimes prevent seafarers from communicating effectively with each other<sup>153</sup>. Additionally, flag of convenience deprives seafarers in these countries of job opportunities because it allows shipowners to evade jurisdiction and other legislation of maritime countries<sup>154</sup>.

Owners of ships registered in a flag of convenience state can effectively thwart attempts by crew members or labour-providing states to enforce safety and social standards, thanks to their freedom to employ seafarers of any nationality. The

---

<sup>151</sup> Tanaka (n 89) 194.

<sup>152</sup> <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> accessed 13.04.2022.

<sup>153</sup> <<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> accessed 13.04.2022.

<sup>154</sup> Boczek (n 147) 280.



application of safety and social standards is not consistent with the operation of the flag of convenience register. Flags of convenience generally have the sole purpose of collecting registration fees and annual tonnage dues<sup>155</sup>.

Registration under flags of convenience facilitates non-observance of safety and social standards in ship maintenance and operation and in the employment of seafarers. It is difficult to apply such standards when there is no genuine economic link between ships registered in this registry and flag of convenience states. The actual owners of ships registered in the eligible ship registry cannot always be determined. Therefore, they can easily change their already illusory identities and thus avoid being recognized despite their repeated violations of security and social standards. Moreover, because the actual shipowners and key ship personnel, such as the ship captain, reside outside the flag of convenience states, they can easily avoid public investigation and prosecution<sup>156</sup>.

The anonymity of the open ship registry is one of the most important issues for shipowners who want to escape the jurisdiction and control of the flag state in flags of convenience. Shipowners avoid liability for compensation by using the complex ownership regulations of flags of convenience as a “*corporate veil*” in case of accidents or pollution involving the ship<sup>157</sup>. This situation causes coastal states, other states and other individuals, institutions and organizations affected by marine pollution to suffer significant financial losses.

Illegal hunting under flags of convenience is also a matter of urgent concern<sup>158</sup>. Substandard vessels flying flags of convenience are frequently encountered in marine pollution incidents<sup>159</sup>, illegal, unreported and unregulated fishing activities<sup>160</sup>. Illegal, Unreported and Unregulated fishing (IUU fishing) activities lead to the plunder of fish stocks and destruction of marine life. Since there is no taxation in flag of convenience states, operating costs are quite low. In these states, ships may be re-flagged and changed names many times during a

---

<sup>155</sup> Thuong (n 112) 28.

<sup>156</sup> *ibid.*

<sup>157</sup> Mansell (n 8) 109.

<sup>158</sup> Tanaka (n 89) 194.

<sup>159</sup> While it is true that ships flying flags of convenience in general suffer a disproportionately higher share of losses at sea than traditional merchant fleets, some flag of convenience fleets have relatively larger numbers of modern tankers and other cargo ships than those under traditional maritime flags. Boczek (n 147) 280.

<sup>160</sup> Shah and Iqbal (n 121) 2871.



season<sup>161</sup>. Lack of control in flag of convenience states is behind the spread of this practice, known as flag hopping. Additionally, since these fishing vessels are operated by offshore front companies, the identity of the shipowners remains secret and it becomes difficult to reach those responsible. However, fishing vessels carrying out illegal fishing activities are often supported by Refrigerated Transport Vessels (Reefers), also registered under flags of convenience. These vessels enable fishing vessels in a region to transfer their cargo and re-crew the fishing vessels without having to return to a port and refuel<sup>162</sup>.

### **E. Prevention Methods**

As mentioned in detail above in 1986, under the auspices of the UN Conference on Trade and Development (UNCTAD), the 1986 UN Convention on the Registration of Ships was adopted with the aim of strengthening a genuine link between the flag state and the ships flying its flag; This Convention sets out precise methods for the effective exercise of authority and control by the flag state<sup>163</sup>. The regulations introduced by the Convention, especially regarding the ownership of ships, the recruitment of personnel of ships, and the management of ships and ship-owning companies, constitute the key elements of establishing a genuine link between the flag state and the ships flying its flag<sup>164</sup>. Since these issues have been discussed in detail above, they will not be discussed further here. However, the fact that the Convention in question has not yet entered into force significantly reduces its effectiveness. In addition, it seems doubtful whether flag of convenience states with large fleets will be able to ratify this Convention in the short term. This situation makes it difficult to fight flags of convenience due to the lack of legal basis.

In the fight against flag states of convenience, individual governments and European countries have reached an agreement to inspect ships registered in the convenient ship registry arriving at their ports, and this control mechanism is

---

<sup>161</sup> Registration of ships in flag of convenience states creates a loophole that makes it possible to re-mark fishing vessels without any restrictions. Combined with the fact that many flag states operate tax havens, such opportunities help make IUU fishing profitable. In practice, moving fishing vessels from one registry to another has become much easier thanks to advancing technology and the internet (see [www.flagsofconvenience.com](http://www.flagsofconvenience.com)), making it very attractive for vessels engaged in IUU fishing to switch to flags of convenience. 'Why Fish Piracy Persists: The Economics of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing', (OECD 2005) 40.

<sup>162</sup> Shah and Iqbal (n 121) 2872.

<sup>163</sup> James R Crawford, *Brownlie's Principles of Public International Law* (8th edn, Oxford Press 2012) 532.

<sup>164</sup> Tanaka (n 89) 194.



called Port State Control (hereinafter referred to as PSC)<sup>165</sup>. PSC is the inspection of foreign ships in national ports to verify that the ship's condition and equipment comply with the requirements of international regulations and that the ship is operated and operated in accordance with these rules<sup>166</sup>. Flag of convenience states do not fulfill their commitments contained in agreed international legal instruments, and as a result, some ships are sailing in an unsafe situation that threatens lives as well as the marine environment. Here PSCs provide a harmonized inspection system to eliminate substandard ships<sup>167</sup>. Regional MoUs are being established by port states in<sup>168</sup> relation to LDK<sup>169</sup>. PSC began in Europe in 1978, when a Liberian-flagged ship caused an oil spill off the north coast of France due to faulty equipment. This event forced European states to reach an agreement to regulate and enforce safety standards for ships, and the first memorandum of understanding emerged by signing the Paris MoU. Since then, port state control through Regional MoUs has evolved into a global form of control<sup>170</sup>.

---

<sup>165</sup> Thuong (n 112) 29.

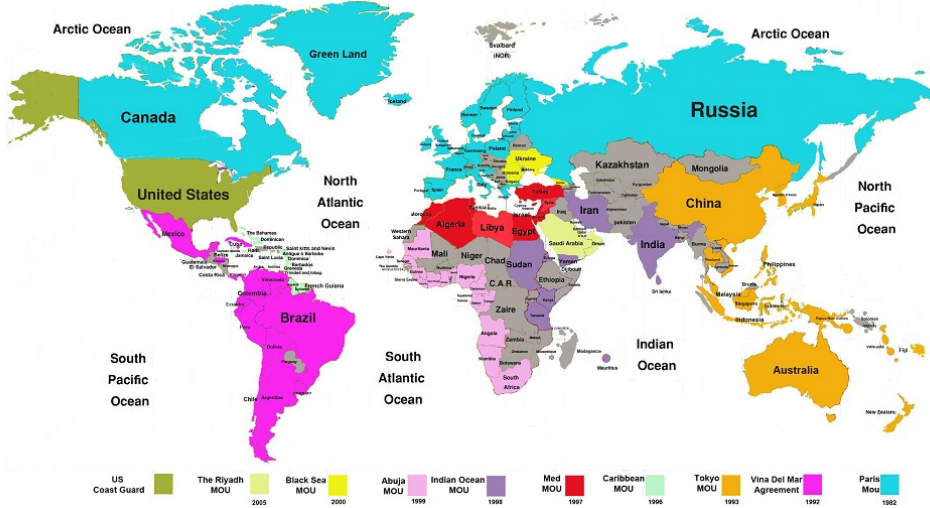
<sup>166</sup> <<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> accessed 14.04.2022.

<sup>167</sup> [http://www.medmou.org/What\\_IS\\_PSC.aspx](http://www.medmou.org/What_IS_PSC.aspx)> accessed 14.04.2022.

<sup>168</sup> 9 Regional Memorandums of Understanding (MoUs) regarding Port State Control have been signed: Europe and the North Atlantic (Paris MoU); Asia and the Pacific (Tokyo MoU); Latin America (Acuerdo de Viña del Mar); Caribbean (Caribbean MoU); West and Central Africa (Abuja MoU); Black Sea region (Black Sea MoU); Mediterranean (Mediterranean MoU); Indian Ocean (Indian Ocean MoU); Riyadh MoU; and U.S. Coast Guard MoU. <<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> accessed 14.04.2022.

<sup>169</sup> Hakan Selim Canca, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin Yayıncılık 2015) 42.

<sup>170</sup> <<https://www.mitags.org/flag-vs-port-state/>> accessed 14.04.2022.



Visual 1 – Distribution of Regional MoUs Around the World<sup>171</sup>

The first significant regional memorandum of understanding adopted regarding flags of convenience was the 1978 Paris MoU. Inspections carried out within the scope of the Paris MoU include the competence of the captain and crew, the condition of machinery, ships and equipment. The Paris MoU classifies flag of convenience ships into three lists, White, Gray and Black, based on LDK inspections, and registration lists ranked according to detention rates are published. Blacklisted ships are not allowed to<sup>172</sup> enter the ports of Paris MoU countries or are detained until the deficiencies are rectified<sup>173</sup>. The cost of delaying a ship in a port to correct deficiencies required for security or environmental protection reduces the cost attractiveness of flags of convenience. However, success or failure rates published after port state inspections become a sanction that deters ships from using flag states with poor records<sup>174</sup>.

Considering that the basis of the flag of convenience problem in general stems from international competition in the maritime and fishing industry, it is controversial whether tightening the “*genuine link*” requirement sought in

<sup>171</sup> <<http://www.medmou.org/World.aspx>> accessed 14.02.2022.

<sup>172</sup> These countries: Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom. <<http://www.medmou.org/ParisMoU.aspx>> accessed 14.04.2022.

<sup>173</sup> Shah and Iqbal (n 121) 2872.

<sup>174</sup> Charlisle (n 92) 323.



international agreements and court decisions can provide an effective solution<sup>175</sup>. For a genuine link to exist, the state of registration must meet the requirements that its nationals either require employment on the ship or have a fair share in the ownership of that ship. The international community should ensure the “*phasing out*” of flags of convenience by gradually tightening the conditions for registration of ships and at the same time restricting the creation of new convenient ship registry facilities. Shipowners registered to existing flags of convenience must either repatriate their investments, establish genuine link with existing flags of convenience, or transfer their investments and establish “*genuine link*” with other underdeveloped states or developed market economy countries<sup>176</sup>.

The vast majority of early flags of convenience have neither an administrative control mechanism nor the authority to enforce effective regulations at the national or international level regarding the regulation of ships flying their flag. However, the fact that ship registry conditions are quite lax and shipowners have the opportunity to employ seafarers from any country has caused flags of convenience to be described as being of much poorer quality compared to national ship registries. To address this fundamental maritime issue, leading flags of convenience have begun to transfer to Classification Societies the numerous obligations, rules and inspection roles imposed by the international community on flag states<sup>177</sup>. This has made a significant contribution to ensuring the genuine link between flags of convenience and ships. Indeed, the survey and certification of a ship by an international Classification Society is, in practice, the most reliable independent source of information available to a flag state at the point when an owner of a ship, whether new-built or second-hand, applies for registration. A ship's Classification Society history should include, at a minimum, a basic record of the ship's construction, maintenance and drydocking cycles throughout the ship's operating life. These records represent the best opportunity for the flag state to make an objective assessment of the acceptability or otherwise of particularly old ships<sup>178</sup>.

---

<sup>175</sup> Tanaka (n 89) 194.

<sup>176</sup> Thuong (n 112) 28.

<sup>177</sup> Shah and Iqbal (n 121) 2871.

<sup>178</sup> Coles and Watt (n 1) 27.



## CONCLUSION

The concept of “*genuine link*”, which expresses the capacity of a flag state to effectively exercise its authority and control over ships flying its flag, is a product of the desire to combat “*flag of convenience*” practices. This concept, included in both the 1982 UNCLOS and the 1986 UN Convention on the Condition for Registration of Ships, emerged as a result of the increase in the number of flags of convenience. Strengthening this genuine link is the most important step in combating flags of convenience. In this regard, the shipowners or operators must be subject to registration conditions such as citizenship or permanent residence in that country, if they are a legal entity, the administrative center of the legal entity must be located in the country of that state, or the majority of the shareholders of the legal entity must belong to the citizens of the flag state, will strengthen the link between the flag state and prevent shipowners from evading the control and jurisdiction of the flag State. The existence of at least one of these conditions will also facilitate effective control by the flag State on board the ship. Both the International Maritime Organization (IMO) and the UN General Assembly should adopt advisory resolutions to ensure that the 1986 UN Convention on the Condition for Registration of Ships, which imposes important obligations on flag states in this regard, comes into force as soon as possible and that more states become parties to this Convention. In addition, the process of entry into force of the Convention should be accelerated with the additional Protocol to be established at an international conference to be held under the leadership of international organizations such as IMO and UNCTAD. If the rules introduced by this Convention begin to be implemented worldwide and become an international customary law rule, there will be a significant decrease in the number of flags of convenience.

Another important method in combating flag of convenience is Port State Controls. One of the most important concepts in maritime trade is the concept of port state. Because every ship that sets off from one port has to finish its journey in another port. If there is a ship proven to be substandard that does not comply with generally accepted international conventions, standards and procedures, and if no port state accepts such substandard ships into its ports, these ships will feel obliged to comply with these rules, as they will be unable to trade. The same practice that continues to keep these ships under its flag can also be applied to ships flying flags of convenience. If ships flying flags of convenience do not comply with the standards or agreements brought by the international community, these ships can be put under pressure by not allowing them into the





ports at all or by extending the control periods at the ports. This will increase the costs of shipowners or operators and even cause them to lose money, forcing them to make their ships comply with international standards and agreements. Again, if ships belonging to flags of convenience are not allowed into ports at all, then shipowners will have to avoid flags of convenience and switch to national or semi-national ship registry. As can be seen, in cases where the obligations imposed on flag states in international agreements are not fulfilled by flag states, such as flags of convenience, this control is carried out by the port state. It is thought that if this control is implemented effectively and systematically by all port states, flag of convenience practices will gradually decrease or even end. For clarity and uniform application of denial of access to ports, a model could be developed by the IMO. In our opinion, in the model to be developed by IMO, issues such as the age of the ship, the compliance of the ship with the technical specifications in generally accepted international conventions, and information on maritime accidents involving the ship, pollution incidents or illegal fishing activities should be taken into account, especially in the detection of substandard ships.

One of the important factors in combating flag of convenience states is the classification societies that carry out the inspections. According to the standards generally accepted in international agreements, a survey and inspection are carried out by officials authorized by the flag state or recognized organizations at certain periods before or after the certificates issued to the ships. If, during these surveys and inspections, it is found that officers or organizations have failed to exercise due diligence, have been negligent or have deliberately ignored deficiencies in the event of accidents involving the ship or serious damages such as marine pollution, these persons and organizations may be deemed to be responsible and indirectly the responsibility of the flag state authorizing these persons may be revealed. This regulation could be made applicable through an implied amendment to international conventions accepted by the IMO.

IMO must find a method to evaluate the performance of recognized classification societies and ensure that these societies meet the standards in IMO's mandatory rulings. This requires auditing recognized classification societies independently of the flag state and reporting the results directly to IMO. Where certificates issued to ships by certain recognized classification societies do not meet the standards, port states should be able to notify this and refuse to accept certificates issued by these societies.



## REFERENCES

Boczek BA, *Flags of Convenience – An International Legal Study* (Harvard University Press 1962)

—, *International Law: A Dictionary* (Oxford Press 2005)

Canca HS, *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri* (Seçkin Yayıncılık 2015)

Cartner JAC, Fiske RP and Leiter TL, *The International Law of the Shipmaster* (Informa 2009)

Charlisle R, ‘Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998’ (2009) 19 *The Northern Mariner/le marin du nord* 319

Churchill RR and Lowe AV, *The Law of the Sea* (2nd edn, Manchester University Press 1988)

Coles R and Watt E, *Ship Registration: Law and Practice* (2nd edn, Routledge 2009)

Crawford JR, *Brownlie’s Principles of Public International Law* (8th edn, Oxford Press 2012)

Ercan Ö, ‘Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Liman Devleti Kontrolü Kapsamında Türkiye’nin Durum Analizi’ (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2010)

Gauci GM and Aquilina K, ‘The Legal Fiction of a Genuine Link as a Requirement for the Grant of Nationality to Ships and Humans – the Triumph of Formality over Substance?’ (2017) 17 *International and Comparative Law Review* 167

Hamad HB, ‘Flag of Convenience Practice: A Threat to Maritime Safety and Security’ (2016) 1 *Journal of Social Science and Humanities Research* 207

Hosanee NM, ‘A Critical Analysis Of Flag State Duties As Laid Down Under Article 94 Of The 1982 United Nations Convention On The Law Of The Sea’ (The United Nations-Nippon Foundation Fellowship Programme 2009 – 2010 2009)



Karataş A and Şimdi H, ‘Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal?’ [2019] *The Journal of Operations Research, Statistics, Econometrics and Management Information Systems* 71

Kuran S, *Uluslararası Deniz Hukuku* (7th edn. Beta Basım AŞ 2021)

Kurt H, ‘Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun Değerlendirilmesi’ [2014] *Ankara Barosu Dergisi* 271

Llacer FJM, ‘Open Registers: Past, Present And Future’ [2003] *Marine Policy* 513

Mansell JNK, *Flag State Responsibility* (Berlin Heidelberg 2009)

Özman A, *Deniz Hukuku*, vol I (1st edn, Turhan Kitabevi 2006)

Öztürk OB, ‘Yabancı Bayraklı Gemilerin Denetim Kriterleri ve Liman Devleti Kontrolü Sorunları Üzerine Bir Çalışma’ (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi 2015)

Pazarıcı H, *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap* (12th edn, Turhan Kitabevi 2021)

Pourmotamed B, ‘Parallel Registration of Ships’ (Master Thesis For The Master of Law Programme, Göteborg University 2008)

Ptashenchuk O, ‘The Concept of “Genuine Link” in the International Maritime Law’ (Kyiv University of Law at the National Academy of Sciences of Ukraine 2013)

Ready NP, ‘Nationality, Registration and Ownership of Ships’ in Malgosia Fitzmaurice and others (eds), *Shipping Law*, vol 2 (Oxford Press 2016)

Rogers R, ‘Ship Registration: A Critical Analysis’ (Masters’ thesis, The World Maritime University 2010)

Shah SKA and Iqbal KMJ, ‘Improving Ship Register: Traditional Registry Versus Flag of Convenience’ (2021) 27 *Journal of Contemporary Issues in Business and Government* 2869

Shaw MN, *Uluslararası Hukuk* (İbrahim Kaya ed, Yücel Acer and others, 8th edn, Türkiye Bilimler Akademisi 2019)



Tanaka Y, *The International Law of the Sea* (3rd edn, Cambridge University Press 2019)

Taş AF, 'The Registration Of Ships: An Evaluation In The Context Of Genuine Link And Flag Of Convenience Practices' [2021] *Law and Justice Review* 67

Thuong LT, 'From Flags of Convenience to Captive Ship Registries' (1987) 27 *Transportation Journal*

van Fossen A, 'Flags of Convenience and Global Capitalism' (2016) 6 *International Critical Thought* 359

Wendell P, *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law* (Springer 2007)

'Why Fish Piracy Persists: The Economics of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing', (OECD 2005)

## INTERNET REFERENCES

<<https://www.dzkk.tsk.tr/Destek/icerik/yavuz-sinifi>> accessed 04.03.2022

<<https://www.surfpac.navy.mil/Ships/By-Class/>> accessed 04.03.2022

<<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>> accessed 13.04.2022

<<https://www.itfseafarers.org/en/focs>> accessed 13.04.2022

<<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> accessed 14.04.2022

<[http://www.medmou.org/What\\_IS\\_PSC.aspx](http://www.medmou.org/What_IS_PSC.aspx)> accessed 14.04.2022

<<https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>> accessed 14.04.2022

<<https://www.mitags.org/flag-vs-port-state/>> accessed 14.04.2022

<<http://www.medmou.org/World.aspx>> accessed 14.02.2022

<<http://www.medmou.org/ParisMoU.aspx>> accessed 14.04.2022